



“Este livro virtual é um registro histórico que deixamos para as atuais e futuras gerações.

Todos os acontecimentos aqui citados são fatos reais e relatados por sobreviventes do acidente.”

I - INTRODUÇÃO

Este livro virtual é um registro histórico que decidimos deixar para as atuais e futuras gerações, principalmente àqueles que dedicam sua vida à aviação. Todos os acontecimentos nele citados são fatos reais e alguns ocorreram de maneira trágica, os quais constam de relatos de sobreviventes do acidente com uma aeronave da FAB, o C-47 2068, e de testemunhas de algum momento do processo.

Dois dos sobreviventes descrevem a angústia dos treze dias que passaram ao lado dos cadáveres em adiantado estado de decomposição, dos urubus famintos e dos colegas gravemente feridos com pouca ou nenhuma possibilidade de locomoção. E, também, o caso do sobrevivente que praticamente sozinho ajudou outros a sobreviverem, mas que faleceu pouco antes da chegada dos integrantes do PARASAR ao local.

Iniciamos este livro descrevendo o Destacamento de Aeronáutica de Cachimbo e o seu Núcleo de Proteção ao Vôo quanto aos motivos de sua implantação naquela região, quando começou a operar e a instalação da primeira hidrelétrica (mini) da Amazônia; como era o dia-a-dia dos militares, dos funcionários civis e seus familiares; referências sobre a escola, o roçado, o refeitório, o gado, os animais domésticos e o apoio que seus integrantes recebiam para trabalhar em plena selva, onde o único meio de transporte era realizado por aeronaves da FAB em suas linhas regulares do Correio Aéreo Nacional (CAN), principalmente a linha Xavantina (XT), que ligava o Rio de Janeiro a Manaus, via interior, com apoio do COMTA, o Comando de Transporte Aéreo.



Cenário dos acontecimentos

Mostramos também como se deu o início dos principais fatos, com a presença dos índios, o pânico que tomou conta de todos os residentes do lugar, a participação direta de um oficial-general da FAB, as medidas tomadas por ele que, embora corretas, desencadearam todo o processo que culminou com a queda do FAB 2068.

Em apoio à fidedignidade do seu conteúdo, foi inserida no livro uma análise objetiva elaborada pelo Major-Brigadeiro-do-Ar (reformado) Pedro Frazão M. Lima sobre o referido episódio, na qual ele mostra as decisões equivocadas e os erros encadeados devido, principalmente, ao completo desconhecimento das peculiaridades da região Amazônica.

Destacamos, também, o excepcional desempenho dos membros do SALVAERO Belém, o Serviço de Busca e Salvamento da Força Aérea Brasileira na Amazônia, e do PARASAR nos dias em que muitas aeronaves procuravam o local da queda do FAB 2068.

Na conclusão mostramos ainda alguns elementos que podem ser considerados como uma referência para as futuras situações de emergência, quase sempre acompanhadas por fortes emoções e ações precipitadas que, de maneira geral, caracterizam o comportamento natural do ser humano, pois, por mais bem preparado que seja, ele jamais se desligará do seu estado emocional.

Este livro representa a soma dos relatos de diversas visões testemunhais, sempre com o intuito de ser fiel aos acontecimentos que fazem parte da história da nossa Força Aérea. Foi um dos acidentes mais trágicos, mesmo sabendo que todos eles são trágicos, como se um "olho virtual" passasse relatando o que as cenas descreviam e o que os personagens falavam e sentiam.

Alguém já disse que o povo que não conta sua história está fadado a repetir seus erros e fatalmente fracassará. Temos certeza que os relatos aqui encontrados serão úteis a todos os aeronavegantes, civis e militares, e àqueles que desejam tirar proveito das experiências passadas em benefício do futuro.

Nossos sinceros agradecimentos ao Coronel Aviador (da reserva) Manoel J. C. de Albuquerque Filho pelo incentivo e apoio à pesquisa e editoração desta obra, e ao Coronel Aviador (da reserva) Milton M. Mallet Aleixo pela paciência e cortesia em revisar este trabalho. Agradecemos, também, a todos aqueles que, direta ou indiretamente, participam da história da aviação brasileira.

Tenente-Coronel Especialista em Meteorologia (da reserva) José Dimas Novais Patriota.

Major Especialista em Meteorologia (da reserva) Dimitrie Nechet.

II - ONDE TUDO COMEÇOU

A localidade de Cachimbo (SBXI) ainda nem fazia parte do mapa do Brasil quando a então Diretoria de Rotas Aéreas (atual Departamento de Controle do Espaço Aéreo) já planejava a sua localização, e a de outros pontos no interior do Brasil, para dar apoio aos vôos nacionais e internacionais na região. Naquela época, as áreas interioranas, como Manaus, por exemplo, somente poderiam ser atingidas pelo litoral.

Em 3 de setembro de 1950 duas aeronaves pousam em uma clareira arenosa situada na Serra do Cachimbo, no sul do Pará, dando início ao atual Campo de Provas Brigadeiro Velloso. A primeira, um Nordwind, da FAB, matrícula 2805, tinha como tripulantes o Major Aviador Leal Netto e o Segundo-Tenente Aviador João Carlos, e os passageiros Leonardo Villas Boas e o mateiro Raimundão. A segunda, um Fairchild de prefixo PP-FBC, de propriedade da Fundação Brasil-Central, era pilotada pelo comandante Olavo Cavalcanti, tendo como passageiros os irmãos Cláudio e Orlando Villas Boas.

Este ato representou o primeiro passo para se dar início às obras de um futuro campo de pouso no lugar, o qual passaria a ser chamado de Cachimbo, com a designação de SBXI segundo a Organização de Aviação Civil Internacional, uma agência especializada das Nações Unidas, com sede em Montreal, Canadá, que trata das atividades do transporte aéreo internacional.

O oficial encarregado da construção da pista e das instalações necessárias ao funcionamento de um destacamento e um núcleo de proteção ao vôo foi o Major Aviador Haroldo Velloso. Anos mais tarde, já na reserva como brigadeiro e deputado federal, o referido oficial foi seriamente ferido por arma de fogo durante uma manifestação pública na cidade de Santarém, PA. Este lamentável episódio custou-lhe a amputação de uma perna. Baixado ao Hospital Central da Aeronáutica, no Rio de Janeiro, veio a falecer dias depois.

Apenas três anos depois de iniciadas as obras, em 13 de setembro de 1953, o Major Velloso comunicou por meio de um radiograma coletivo o funcionamento em caráter experimental, a partir daquela data, do Radiofarol prefixo XI, na frequência de 350 khz, com uma potência de 1K/W, e da Estação de Comunicações Aeronáuticas de Cachimbo (ZWXI) nas frequências de 5.105 e 10.335 khz. A partir de então, as aeronaves passaram a ter um ponto de apoio em plena selva amazônica.



Em 20 de janeiro de 1954 o Destacamento de Cachimbo foi oficialmente inaugurado com as presenças do Presidente Getúlio Vargas, do Ministro da Aeronáutica Brigadeiro Nero Moura, do presidente do Loyd Aéreo Coronel (da reserva) Marcílio Gibson Jacques e de convidados especiais. Atualmente, a referida localidade denomina-se “Campo de Provas Brigadeiro Velloso”.

Anos mais tarde, o Brigadeiro Nero Moura comentou sua chegada em Cachimbo da seguinte forma:

"Ah, Cachimbo era uma coisa... A Serra, que faz parte de um maciço no sul do Pará, tem uma superfície horizontal grande e uma vegetação rala, que permite aterrar com aviões pequenos. Os primeiros homens que chegaram para construir o aeroporto fizeram uma pista comprida de terra, recoberta de basalto, aproveitando a consistência da rocha, mais ou menos plana, ou que conseguiram aplainar, para os aviões aterrarem. Pousaram cerca de 20 aviões, pois a comitiva era grande. Até o Chateaubriand (jornalista Assis Chateaubriand, dono dos Diários Associados) participou dessa viagem. Não me lembro se houve churrasco. Getúlio ficou absolutamente encantado com a região. Foi uma das grandes viagens que ele fez".

Na época da inauguração, o Destacamento de Cachimbo era dotado dos seguintes recursos: uma usina hidrelétrica de 37,5 kva, construída no rio Braço Norte, próximo a uma bela cachoeira; um refeitório com capacidade para 40 pessoas; um alojamento de trânsito com três apartamentos e capacidade para 14 pessoas; um alojamento para cabos, soldados e taifeiros com capacidade para 20 pessoas; três residências destinadas aos sargentos do efetivo que optavam por trazer a família; uma serraria; uma carpintaria; um curral; um depósito de combustíveis e lubrificantes, com sistema manual de abastecimento de aeronaves; uma estação de comunicações; uma estação meteorológica; uma sala destinada ao comando do destacamento; uma casa de força e de transmissores; uma sala de recreação; uma instalação para produção de hidrogênio destinado às sondagens aerológicas com balão piloto e teodolito; e uma pista de pouso em substrato natural de arenito com 1.700 metros de extensão.



Usina hidrelétrica de 37,5 kva, construída no rio Braço Norte, próximo à cachoeira.

Com toda essa infra-estrutura em plena selva amazônica e com um pequeno efetivo de pessoal, a vida continuava na nobre missão de apoiar a navegação aérea. A substituição periódica do pessoal era realizada pelo Comando da Primeira Zona Aérea e pelo seu Serviço de Rotas Aéreas (SR-1), com sede em Belém, Pará.

Naquela época, todo o combustível que chegava em Cachimbo vinha por via aérea, transportado do Destacamento de Jacareacanga (SBK), situado a cerca de 500 km ao norte. Durante o

retorno de Manaus do C-47, alguns tambores de combustível eram embarcados com destino a Cachimbo. Quando o estoque de combustível de Cachimbo estava baixo, a aeronave realizava uma perna extra a Jacareacanga com a finalidade de trazer mais alguns tambores. Para os passageiros, embora já acostumados com a carga incômoda, aqueles cento e dez minutos de voo assemelhavam-se a uma viagem numa "bomba voadora".



O Destacamento de Jacareacanga, por sua vez, recebia de Santarém, Pará, os tambores de combustível transportados de balsa pelo rio Tapajós. Aqueles que serviam em Jacareacanga sentiram na pele o que representava o esforço de trazer os tambores da margem do rio até o local de abastecimento das aeronaves, valendo-se apenas de uma carreta improvisada e adaptada a um velho trator.

Foto da área externa do setor de abastecimento de combustível de Cachimbo, tendo ao fundo a sede do comando do destacamento, a estação de comunicação e a estação de meteorologia.

A vida dos militares em Cachimbo era quase que completamente ocupada por suas atividades-fim. Era a rotina diária do observador meteorologista, do operador da estação de comunicação e do mantenedor dos equipamentos eletroeletrônicos. Os funcionários civis, destinados ao apoio logístico, cuidavam do refeitório, do abastecimento de combustível, da carpintaria, da farmácia, da horta e do gado residente, de propriedade da Primeira Zona Aérea.

De tempos em tempos alguns integrantes do efetivo decidiam trazer suas famílias para o destacamento e, devido à presença de algumas crianças, uma professora era contratada para cuidar da educação dos pequenos. Uma bela cachoeira, situada a pouco mais de mil metros da "vila", servia de lazer, principalmente no período de abril a novembro quando o céu era mais azul e havia peixes em abundância à vista de todos. O intenso calor provocado pela vegetação escassa servia de pretexto para um banho refrescante todas as tardes.

Como não havia qualquer meio de transporte rodoviário ou fluvial na região, a aeronave do CAN que fazia semanalmente a rota Rio/Manaus (linha "XT") era praticamente o único recurso disponível para o transporte de alimentos.



Uma vista aérea mais recente das instalações de Cachimbo, vendo-se ao fundo o local do primeiro pouso.

Embora houvesse condições de auto-sustentação alimentar em caso de emergência, devido ao cultivo de uma roça, que ficava a alguns quilômetros ao sul do destacamento, e de pequenas hortas de subsistência e alguns bovinos, ainda era necessário adquirir produtos alimentícios de fora, porque as terras eram por demais arenosas e isto resultava numa produtividade muito precária.

Essa operação de compra e transporte era feita semanalmente, de maneira muito simples, na base da confiança mútua: de Goiânia vinham os cereais; de Ipameri, verduras e legumes de excelente qualidade; de Aragarças, a metade do traseiro de um boi. Isto tudo chegava todas as terças ou quartas-feiras no C-47 do CAN (Xavantina). Era certamente um dia de festa para os moradores. Após conferir todo o material, entregava-se nova lista de compra e o respectivo dinheiro ao mecânico da aeronave, que gentilmente fazia chegar às mãos das pessoas que enviavam os pedidos naquelas localidades.



O “velho” Salomão (“Salu”, na intimidade) é conhecido por, praticamente, todos os oficiais da FAB que um dia pousaram em Cachimbo. Era uma figura excepcional: cuidava do gado, carregava e descarregava os aviões, auxiliava no abastecimento de combustível, enfim, estava sempre pronto para auxiliar no que fosse preciso. Apesar da idade avançada, vivia sempre de bom humor. Era um exemplo de vida.

Da esquerda para a direita: Benito, Salomão, Wayne, Novais e "Sabá".

Aproveitando aquele mesmo vôo para Manaus, um dos integrantes do destacamento seguia para comprar mais algumas coisas como pão, bolacha, medicamentos e, como ninguém é de ferro, “passar um colírio nos olhos”. Mensalmente, esse mensageiro também era responsável pelo recebimento dos salários do pessoal. Embora os perigos não fossem tão evidentes quanto nos dias atuais, a missão era considerada de alto risco. Um belo dia, um deles recebeu a "bolada", embrulhou tudo num jornal velho e esqueceu o pacote sobre o balcão de um boteco situado nas proximidades do Aeroporto de Ponta Pelada. Após tomar umas cervejinhas, saiu com os amigos. Horas depois, lembrou-se do que havia ocorrido e passou aquele "sufoco". Por sorte, estava tudo lá, como havia deixado. No dia seguinte, bem cedinho, a aeronave retornava, via Jacareacanga, pousando em Cachimbo por volta das 10:00 horas.

Como se pode notar, tudo funcionava muito bem até o dia em que ocorresse uma pane na aeronave, ou uma condição meteorológica desfavorável impedisse o avião de pousar numa das localidades de remessa de alimento, ou mesmo em Cachimbo, principalmente no período mais chuvoso da região, de novembro a março. Estas coisas ocorriam de vez em quando. E desse modo a vida assim continuava sem muita novidade. Apesar do "vilarejo" ter vida própria com todos os esquemas montados, havia também o apoio esporádico de aeronaves da Primeira Zona Aérea.

Principalmente para os recém-chegados, o mais difícil era suportar os insetos que infestavam a região. Durante o dia, piuns e borrachudos incomodavam, incessantemente, em qualquer lugar. Alguns colegas chegavam ao exagero de passar repelente logo após a saída do chuveiro. Esses dois tipos de mosquito "trabalhavam" durante o dia: os piuns "orbitavam" a cabeça das pessoas, porém os borrachudos, mais discretos, procuravam uma parte exposta do corpo, principalmente

o cotovelo, e sugavam o máximo de sangue que podiam, sem que a "vítima" sentisse a picada. À noite, porém, apareciam outros dois tipos: o famoso "carapanã" (pernilongo) e um tal de "pólvora". Este último, de tão pequeno, incomodava ainda mais, pois não havia tela que evitasse sua presença nos ambientes fechados. A única opção era manter as luzes apagadas, pois ele não era "homologado" para vôos por instrumento. Com o passar do tempo, entretanto, a maioria acabava se acostumando e alguns chegavam a afirmar que os mosquitos não mais se interessavam pelo seu sangue.

Uma coisa que assustava muito as pessoas que viviam em Cachimbo era a presença de razoável quantidade de cobras venenosas, como cascavel e jaraca. Sorrateiramente, entravam nas casas, alojamento, refeitório, em qualquer lugar, e se escondiam nos cantos. Como todos andavam em alerta, raramente havia surpresas. Geralmente eram elas as surpreendidas.



Vista parcial das residências em Cachimbo. Observe as paredes externas recobertas com pedras, em cujas frestas as pequenas cobras se escondiam para trocar de pele.

Devido a essas coisas pouco comuns na "civilização", havia um pânico, de certa forma exagerado, entre aqueles que poderiam ser "convidados" para servir em Cachimbo. Mesmo com as vantagens pecuniárias oferecidas, alguns chegavam a criar qualquer pretexto para escapar da missão.

Aquele que se dispusesse a trabalhar em Cachimbo por um período de até seis meses, com possibilidade de renovação, recebia instrução específica sobre a vida em Cachimbo, ministrada na sede do SR-1, em Belém. Tratava-se de um curso, muito bom, que preparava os futuros integrantes de Cachimbo, em todos os aspectos. Jocosamente conhecido como PICAER ("Preparatório Inferior de Comando da Aeronáutica"), sua instrução básica era ministrada pelo Suboficial Ubirajara, um sujeito do tipo "durão", mas que no fundo era uma verdadeira mãe. E realmente era significativo o seu resultado, pois raramente havia problemas de desajustamentos entre seus integrantes, apesar das dificuldades inerentes ao lugar.

Cabe aqui contar um fato pitoresco ocorrido em SBXI num dos períodos de escassez de alimento, provocado por problemas técnicos com a aeronave XT. Para evitar futuros constrangimentos, vamos omitir o nome do "santo" e contar apenas o "milagre":



Posto de trabalho na estação de comunicação de Cachimbo, destinado à transmissão e recepção de mensagens administrativas e operacionais, por meio de fonia e telegrafia.

Era uma daquelas fases de "vacas magras", que ocorriam periodicamente em Cachimbo. Estavam todos desprovidos da alimentação básica e sem previsão de chegada da aeronave abastecedora. Aí o Comandante decidiu enviar um radiograma ao Chefe do Estado-Maior da Primeira Zona Aérea, em Belém, solicitando autorização para abater uma vaca, com a justificativa da falta de gêneros alimentícios para o efetivo.

Não se sabe bem o motivo, mas a resposta foi um lacônico "negativo". Isto simplesmente mexeu com os brios do referido comandante. Como ele andava meio furioso com outros problemas de ordem pessoal, resolveu "chutar o balde": elaborou um radiograma coletivo às principais autoridades administrativas da Aeronáutica, inclusive ao gabinete do ministro, em Brasília, informando que os integrantes de Cachimbo estavam passando fome, insinuando descaso do Comandante da Primeira Zona Aérea, e ainda pedia providências urgentes. Em apenas dois dias, um C-47 da Base Aérea de Belém voava direto para Cachimbo com um farto "rancho" a bordo e uma ordem para levar o comandante de volta à sede.

Em determinado dia de junho de 1967, porém, um acontecimento fora da rotina viria alterar o rumo da história de Cachimbo e trazer conseqüências até então imprevisíveis. É o que veremos a seguir.

III - COMO TUDO COMEÇOU

Trabalhando como observador meteorologista no Destacamento de Aeronáutica de Cachimbo, no sul do Pará, desde março de 1967, solicitei uma dispensa ao Chefe do SR-1 para ir a Belém resolver assuntos de ordem pessoal. Como naquela época os vôos de Cachimbo para Belém eram raros, embarquei para Manaus num avião C-47 da FAB que passava nas terças ou quartas-feiras fazendo a rota Rio/Manaus, mais conhecida como "XT" (Xavantina).

Encontrava-me na Estação Radiotelegráfica de Manaus (ZWMN) na manhã do dia 15 de junho à espera de uma aeronave da FAB com destino a Belém, quando um radiograma de prioridade "DD" (urgente) chamou a atenção de todos os presentes. Era o radiotelegrafista de Cachimbo, Sargento Anderson, desesperado, narrando em mensagem telegráfica toda a confusão, ao vivo. Parecia coisa de cinema, de tão absurdo o que ele citava na mensagem. Naquele instante senti um friozinho na barriga só em pensar na situação.

Tudo começou quando o Suboficial Rafael, meteorologista e Comandante do Destacamento de Cachimbo decidiu "dar uma olhada" nas condições da pista de pouso, muito precária à época, para certificar-se que a aeronave C-47 2078, que se aproximava, poderia pousar com segurança, pois era comum a presença de vacas pastando ao longo da pista.

Em poucos minutos, porém, volta o Rafael aos gritos: "a pista está cheia de índios, estamos cercados, avisem à aeronave!". O Major Brigadeiro-do-Ar Newton Ruben Sholl Serpa, no comando da referida aeronave, já na reta final para pouso, informa pela fonia que está vendo

tudo, e que vai fazer um rasante para dispersá-los. Dito e feito: houve um tremendo corre-corre, resultando em índios assustados e familiares desesperados. As crianças e a professora, em aula nas dependências do refeitório, ficaram atônitas, sem saberem o quê fazer. Para aumentar ainda mais a confusão, o Sargento Barros pegou um “mosquetão” e saiu correndo em socorro da professora e das crianças. Conta-se que ele nem percebeu que a arma estava sem munição e que um grupo de índios ainda tentou enfrentá-lo. Na hora, ele encarou a situação como um verdadeiro “mocinho do faroeste”, mas depois que tudo se acalmou sentiu uma enorme tremeira nas pernas, o que não era para menos. Ainda desorientados com o susto provocado pelo “monstro com asas” os índios fugiram em desabalada carreira, deixando para trás arcos, flechas, bordunas e balaios de comida.

Após pousar, já com a situação meio que controlada, o Brigadeiro Serpa fez contato com uma aeronave da Vasp, que sobrevoava a região naquele momento, para que pousasse e retirasse dali mulheres e crianças o mais rápido possível. Embora relutante, devido à precariedade da pista, o comandante da aeronave pousou e, o mais depressa que pode, decolou rumo a Goiânia e Brasília, deixando em Cachimbo somente os homens. A partir daquele momento, por iniciativa do Brigadeiro Serpa, Comandante da então Terceira Zona Aérea, foi “disparado” todo o processo que resultou na triste história do acidente com o C-47 FAB 2068.

Ao chegar os primeiros radiogramas ao Quartel General da Primeira Zona Aérea, em Belém, comunicando o ocorrido, teve início um grande corre-corre para a tomada de decisão. Por ironia do destino, o Comandante da Primeira Zona Aérea, Brigadeiro-do-Ar Joléo da Veiga Cabral, estava em gozo de férias no exterior; o Chefe do Estado-Maior, grande conhecedor da Região Amazônica, encontrava-se no Rio de Janeiro; e o oficial que respondia pelo Comando da Primeira Zona Aérea naquele momento era o Diretor do Parque de Material Aeronáutico de Belém, Coronel Aviador José Evaristo Júnior. Este oficial, por ser novo na área, ainda não conhecia suficientemente bem a região Amazônica.

Portanto, tudo indica que as primeiras decisões sobre o fato ocorrido em Cachimbo foram afetadas por informações relativas a guerrilhas na região do Araguaia e à possível presença do guerrilheiro Che Guevara.

Em tempo recorde foi organizada uma equipe para dar apoio imediato ao Destacamento de Cachimbo. O avião escolhido para a missão foi o C-47 2068, de apelido “ÓSCAR” por ser mais confortável que os outros. Por ter pertencido à aviação comercial, era equipado com poltronas, ao invés dos bancos laterais existentes nos C-47 que, normalmente, realizavam as Missões de Misericórdia (MMI) na Amazônia, transportando doentes para locais de melhores recursos médicos.

O Capitão Médico Paulo Fernandes foi chamado às pressas ao Gabinete do Diretor do Hospital de Aeronáutica de Belém, Coronel Médico Pedro Gomes. Este lhe explicou que embora aquela missão ainda não fosse sua, os doutores Carlos Alberto, Laércio e Veloso estavam impossibilitados de viajar. Apesar de ser o último da escala, e por ser muito experiente em missões do gênero, iria compor a equipe de apoio aos militares e civis no Destacamento de Cachimbo.

Esta equipe, incluindo a tripulação da aeronave, era composta pelos seguintes militares e civis:

Do 1º/2º Grupo de Aviação, o Capitão Aviador Newton Nogueira de Almeida Filho, o Primeiro-Tenente Aviador Moisés Silva Filho, o Segundo-Sargento Raimundo Mirasol Botelho (mecânico) e o Segundo-Sargento Raimundo Godinho de Moraes (radiotelegrafista de voo).

Da Base Aérea de Belém, o Terceiro-Sargento de Infantaria Gilberto Barbosa de Souza, os Cabos de Infantaria Nelson Odir da Silva Barros, Geraldo Calderaro de Brito, José Maria da Silva, Rosomiro Batista Neto e o Cabo da Polícia da Aeronáutica Raimundo Wilson Alves Garcia.

Da Companhia de Polícia da Aeronáutica, pertencente ao Quartel General da Primeira Zona Aérea (QG-1), o Segundo-Sargento de Infantaria Nilo Fávoro e os Soldados Brígido Tomé de Souza Paz, Nelson Nunes da Silva, Gil Conceição Guimarães, Mário Neves de Araújo, José Maria Teixeira, Ivan Manoel Pinheiro de Brito, Eloí Barbosa Andrade, Luiz Maximiano de Souza Feio, Alcindo Guilherme da Silva Otero e José Evangelista Marques de Lima.

Do Serviço de Rotas da Primeira Zona Aérea, o Primeiro-Tenente Especialista em Controle de Tráfego Aéreo Luiz Velly, Comandante do grupamento.

Do Hospital de Aeronáutica de Belém, o Capitão Médico Paulo Fernandes.

Do Serviço de Proteção ao Índio (SPI), o auxiliar de enfermagem Afonso Alves da Silva e o índio Begororothy Betan.

Havia um total de vinte e cinco (25) pessoas a bordo, sendo 4 tripulantes, uma equipe de 17 militares e 2 civis sob o comando do Tenente Velly e o Capitão Paulo Fernandes.

Ao chegar em Cachimbo, a missão do Tenente Velly seria comandar o grupamento de soldados no apoio ao pessoal do efetivo de SBXI; quanto aos funcionários do SPI, estes iriam com a finalidade de parlamentar com os índios, se fosse o caso; e o Capitão Paulo Fernandes seria responsável pelo apoio médico da missão.

Dessa forma, esses vinte e cinco homens partiram com a certeza de que realizariam mais uma missão, entre muitas das que já participaram, com uma grande diferença: esta seria em socorro de companheiros do dia-a-dia, que estariam sendo ameaçados de um ataque iminente de índios.

A aeronave decolou de Belém às 14:10 horas (horário de Brasília) com destino a Cachimbo, mas com escala em Jacareacanga (SBEK) para reabastecimento. Após um voo de quatro horas e trinta e cinco minutos, às 17:45 horas (horário de Manaus), o C-47 2068 pousa suavemente na pista empoeirada de SBEK.

Enquanto o C-47 2068 voava para Jacareacanga, chega à estação telegráfica do Aeroporto de Ponta Pelada, em Manaus, logo após a notícia se espalhar como um rastro de pólvora acesa, o Suboficial Ferry, com seu tradicional bigodinho avermelhado, de prancheta e "bic" nas mãos, selecionando "voluntários" para compor uma equipe de apoio a Cachimbo. Como era de se esperar, o rumo da minha viagem havia sido repentinamente alterado de "leste" para "sul", pois o Ferry não era muito exigente em questões de "voluntariado".

Lembro-me bem que, exceto o pessoal de serviço naquela estação-rádio, todos os demais foram escalados para a missão. E tínhamos pouco tempo para arrumar a mochila, comer um sanduíche às pressas e correr para a porta do FAB 2086, um outro C-47 que já se encontrava no pátio de estacionamento, pronto para decolar, o que finalmente ocorreu por volta das 15:00 horas. Esta aeronave, sob o comando do Coronel Aviador Zedir Joaquim da Silva e do Capitão aviador Mário

Noguchi, estava à disposição de uma comitiva do Exército, na qual havia um oficial-general. Se não fosse essa viagem inesperada, certamente o destino deles seria outro.



Equipe escalada pelo Suboficial Ferry para dar apoio a Cachimbo. Esta foto foi tirada na manhã do dia 16 de junho, em Jacareacanga, antes da decolagem de retorno a Manaus.

Da esquerda para a direita: Sargento Novais, Sargento Barreto, "não identificado", Sargento César, Sargento Magalhães, Sargento Kzan, Suboficial Ferry e Sargento Fernando. Os demais, "não identificados".

Aproando Cachimbo, porém planejando fazer escala em Jacareacanga, o C-47 FAB 2086 decolou de Manaus com um pequeno grupamento de sargentos e a comitiva do Exército. Como de costume nas tardes amazônicas, as condições meteorológicas não favoreciam muito ao vôo visual. Com muitas nuvens baixas, algumas delas chegando a encobrir as árvores mais elevadas, aquela missão já nos causava alguma apreensão. Era muita adrenalina para um dia só. O Sargento Kzan, membro da equipe e velho conhecido do grupo, era o mais agitado: queria chegar logo e resolver o assunto de uma vez por todas. Muito calmamente em sua poltrona, no entanto, o Suboficial Ferry observava tudo. Após quase duas horas de vôo baixo e turbulento, pousamos em SBEK por volta das 17:00 horas (horário de Manaus), pouco antes da chegada do C-47 FAB 2068. Até aquele momento, nenhum de nós sabia da existência da missão do 2068.

Os raios solares já se preparavam para desaparecer no horizonte quando ficou decidido pelos comandantes das duas aeronaves que deveriam pernoitar em SBEK e decolar para Cachimbo somente ao nascer do Sol do dia seguinte, 16 de junho de 1967. Parecia uma noite festiva em Jacareacanga, com a presença daquelas aeronaves e quarenta ou mais militares alegremente conversando após o jantar. Os mais cansados da viagem, porém, já procuravam um canto para armar sua rede, um velho costume na região.

No entanto, as notícias que chegavam de Cachimbo eram muito inquietantes. Havia informações de um possível ataque iminente de índios. Por outro lado, havia naquela época uma proibição para vôos noturnos na Amazônia em aeronave de até dois motores, a não ser em casos excepcionais. E foi dessa maneira que o C-47 FAB 2068 recebeu a determinação do Comando da Primeira Zona Aérea, via radiograma urgente, para decolar imediatamente para Cachimbo, pois em vista dos acontecimentos, aquela missão havia sido modificada para Segurança Nacional Militar (SNM).

Entretanto, alguns obstáculos deveriam ser eliminados antes de sua partida: tanto em Jacareacanga quanto em Cachimbo não existia balizamento elétrico para operação noturna. Em ambas as localidades, a iluminação lateral da pista era feita com o emprego de estopa embebida

em óleo queimado e embutida em latas de, aproximadamente, ½ litro. Era uma operação que deveria ser realizada às pressas, principalmente em Jacareacanga. Havia ainda um pequeno problema com o equipamento de navegação do C-47 FAB 2068: o seu "radiocompasso" vinha apresentando algumas falhas, que certamente poderia comprometer a segurança daquele vôo à noite.

Em vista da alta prioridade da missão, o mecânico do 2068, Sargento Botelho, tentou negociar uma troca do radiocompasso do 2068 com o do 2086. Não se sabe bem o que se passou naquele momento tenso pela cabeça de ambos, mas não houve a concordância esperada. O certo é que o Capitão Noguchi alegou que a sua missão incluía também apoiar a comitiva do Exército, e que aquela troca certamente lhe causaria problemas depois. Então, ficou decidido que o FAB 2068 decolaria para Cachimbo assim mesmo. Sobre esse episódio, acredito que houve um infeliz mal-entendido entre os negociadores, pois se realmente houvesse a certeza absoluta, de ambas as partes, que o radiocompasso do 2068 se encontrava em pane, possivelmente a substituição do equipamento ocorreria, pois se tratava de uma missão SNM e que deveria ser feita com segurança.

Em vista da nova ordem, o Comandante do Destacamento de Cachimbo foi informado que a aeronave 2068 partiria imediatamente com um grupamento de militares armados. Estando o balizamento da pista de SBK com as "luzes" acesas, os integrantes do 2068 começaram a embarcar. Faltavam apenas alguns minutos para as 20:00 horas (horário de Manaus). Todos estavam a bordo, exceto o Capitão Paulo Fernandes, quando a escadinha da aeronave já estava sendo recolhida pelo mecânico. Com os motores ligados e a porta sendo fechada, o Dr. Paulo saiu correndo da estação telegráfica de SBK gritando: "Espere por mim!". Naquele momento, alguém ainda chegou a gritar para o médico: "Deixe para ir amanhã cedo na outra aeronave, doutor!". Ainda correndo, o médico pronunciou as seguintes palavras: "Quero ir junto, pois faço parte da missão!". A porta da aeronave foi aberta e o Dr. Paulo juntou-se ao seu grupo. Vagarosamente, o FAB 2068 taxiou até a cabeceira da pista, toda iluminada por aqueles lampiões a óleo, acelerou longamente seus motores e partiu para sua última missão. E ficamos nós todos observando aquelas luzes coloridas piscando, o som dos motores se distanciando, até a aeronave desaparecer noite adentro.

Naquele momento, o Destacamento de Cachimbo foi informado da decolagem do 2068. E eles confirmaram que o balizamento da pista já estava com os lampiões preparados. O tempo de vôo de C-47 entre Jacareacanga e Cachimbo era normalmente de 1 hora e cinquenta minutos, mas o plano de vôo previa 1 hora e 40 minutos. A aeronave decolou às 20:03 horas com uma autonomia de oito horas de vôo.

A bordo, sentado ao lado do Dr. Paulo Fernandes, o Tenente Velly confidenciou-lhe mais alguns detalhes daquela missão, como a suspeita de guerrilheiros organizando índios e que o serviço de informações já sabia da presença de Che Guevara na América do Sul promovendo a formação de novos grupos de guerrilha. Mas o médico não deu muita importância àquela história, pois achava isto uma coisa sem fundamento. A viagem transcorria normalmente, com a maioria dos soldados tirando um "cochilo" devido ao conforto das poltronas e à monotonia do vôo noturno.

Saindo de Jacareacanga às 20:03 horas, a aeronave deveria sobrevoar Cachimbo por volta das 21:43 horas. Mas nada disso ocorreu. Cerca de meia hora após o tempo de vôo previsto, o comandante da aeronave informou à rádio Cachimbo, via fonia, que estava com pane total no radiocompasso, e que se encontrava a cerca de 30 minutos fora de SBK. Nesta altura dos acontecimentos, todos nós já tínhamos certeza que o FAB 2068 estava com dificuldades de chegar ao destino.

A partir das 23:28 horas (horário de Belém) do dia 15 de junho de 1967, o Tenente Especialista em Controle de Tráfego Aéreo José Tarquínio Carvalho Guimarães, Chefe da Seção de Operações do SR-1 e Chefe do Centro de Coordenação do SALVAERO de Belém, entrou em ação

tomando uma série de providências relacionadas à missão do SALVAERO, as quais serão relatadas no capítulo especial sobre “Busca e Salvamento”.

Embora sem conhecer exatamente suas coordenadas, o comandante da aeronave se comunicava normalmente com a rádio Cachimbo. Também foi informado ao 2068 que, além do balizamento da pista já estar aceso, havia também uma grande fogueira para facilitar a sua localização. Mesmo achando que se encontrava perto do seu destino, o piloto informou não estar vendo nenhuma fogueira, embora as condições atmosféricas no momento fossem favoráveis para isto.

Quando a tripulação do 2068 se conscientizou que realmente estava perdida, já eram quase 23:30 horas (horário de Manaus). Tinha consumido, portanto, cerca da metade do seu combustível num voo que não deveria ultrapassar duas horas.

Nestas condições, o comandante Newton Nogueira informou que executaria um procedimento denominado "quadrado crescente" com a finalidade de encontrar Cachimbo mais rapidamente. Voou cerca de 40 minutos, mas nada disso adiantou. Foi então que ele decidiu voltar para Jacareacanga. Para quem estava perdido, retornar ao seu ponto de partida somente complicaria ainda mais a situação. Mas foi o que aconteceu.

Desistindo de encontrar Cachimbo o FAB 2068, com apenas quatro horas de autonomia, aproou Jacareacanga. Ouvindo tudo pela fonia, o comandante do 2086, em SBK, informa ao 2068 que iria sobrevoar Jacareacanga com as luzes da aeronave acesas, a fim de facilitar a sua localização. Em 20 minutos, o FAB 2086 estava no ar. Muito nervosos com a situação, praticamente todos os integrantes de SBK se encontravam nas proximidades da estação telegráfica, de onde se podia ouvir a comunicação entre as duas aeronaves. Até um farol rotativo improvisado foi utilizado para auxiliar na localização de SBK. Mas todas as tentativas foram inúteis. O 2068 se encontrava muito distante de Jacareacanga para poder identificar todos aqueles sinais.

Decorrido o tempo previsto de voo para chegar em Jacareacanga, como não logrou êxito, o comandante do 2068 informou que estaria voando rumo a Manaus, mais ao norte. Exceto o mecânico, talvez até por estar cansado demais, os integrantes da cabine de voo se encontravam extremamente agitados. E o radiotelegrafista Godinho, por meio do seu manipulador, comunicava-se agilmente com os centros de controle de Brasília, Manaus e Belém, informando tudo que se passava a bordo.

Nesse ínterim, o pessoal de serviço no aeroporto de Belém acompanhava o drama da missão do C-47 2068. Na sala de tráfego militar, o movimento era ainda maior devido à presença do Coronel Aviador Pedro Frazão de M. Lima, Comandante da Base Aérea de Belém. Devido ao sigilo absoluto daquela missão, somente na madrugada do dia 16 ele tomou conhecimento da situação.

Enquanto isso, na aeronave, o combustível se esvaía inexoravelmente, e a chance de um pouso seguro em plena selva, à noite, ficava cada vez mais distante. O Tenente Velly e seus combatentes aparentavam tranqüilidade. A bordo, grande parte dos soldados dormia em sua poltrona. Somente os oficiais, o mecânico e o radiotelegrafista sabiam da gravidade da situação. Os demais achavam que a aeronave estaria retornando a Belém. Pensavam que Manaus não fora encontrada e nenhum rio fora avistado devido ao "aru", uma espécie de nevoeiro regional que encobre as árvores e os rios, dificultando a visibilidade dos pilotos.

Por volta das 03:30 horas (horário de Manaus), o radiotelegrafista informa que toda a carga dispensável estava sendo alijada para aliviar o peso da aeronave, principalmente o armamento pesado e sua munição. A partir daquele momento, por orientação do comandante da aeronave, começaram os preparativos para um pouso de emergência, haja vista a baixa autonomia que lhe

restava, inferior a 30 minutos de vôo. O Capitão Paulo e o Tenente Velly encontravam-se sentados nas primeiras poltronas, bem próximos à estrutura metálica que separa a cabine da tripulação do compartimento de passageiros. Aquelas poltronas se encontravam, portanto, num lugar muito perigoso em caso de impacto. Querendo preservar o médico para cuidar dos feridos após o pouso, o Capitão Paulo foi aconselhado a passar para uma poltrona mais próxima da cauda da aeronave. Embora não concordando com a idéia, aceitou um capacete ofertado por um soldado, muito a contragosto, e permaneceu em seu lugar. Profundo conhecedor de procedimentos de emergência, o Tenente Velly inflou um bote de borracha e o colocou entre a estrutura metálica frontal e a sua poltrona e a do médico.

Como se pode inferir, a situação a bordo era angustiante. Todos sabiam que nos instantes seguintes poderiam perder sua vida. Ainda assim, os pilotos não perderam o autocontrole, e num gesto de altruísmo e amor ao próximo, o comandante do FAB 2068 determinou que todos os tripulantes (co-piloto, mecânico e radiotelegrafista) fossem para a cauda do avião, onde possivelmente sofreriam menos durante o impacto que se vislumbrava. Assim, poderiam continuar vivos para assumir a liderança no auxílio aos sobreviventes. Mas, por espírito de companheirismo e amizade, ousaram desobedecer àquela ordem e permaneceram todos na cabine de comando executando suas atribuições até o momento do impacto, que possivelmente seria entre as grandes árvores da região. Dispuseram-se a morrer juntos para que outros pudessem se salvar.

Passando das 03:50 horas, o Sargento Godinho, radiotelegrafista, não conseguia ouvir mais ninguém. Transmitindo às cegas, informou, por meio da frequência 5.105 khz, que o comandante acabara de avisar que o combustível estava no final. Ele iria se amarrar, frear o manipulador e aguardar o impacto. E todos que ouviram aquele eco mortífero, emitido pelo manipulador de radiotelegrafia, sabiam que aquilo representava o tempo que restava de vida aos membros daquela missão.

Eram exatamente 03:55 horas (horário de Manaus) do dia 16 de junho de 1967 quando o som do manipulador do Sargento Godinho se calou. Embora já se esperasse pelo pior, aquele silêncio representou um momento de grande tristeza para todos que acompanhavam, em seus postos de trabalho, os instantes finais daquele vôo. Emocionados e ao mesmo tempo muito chocados, ouviu-se a exclamação: "os companheiros se foram!".

A partir desse momento de extrema aflição, o Tenente Tarquínio comunicou ao Chefe do Serviço de Rotas da Primeira Zona Aérea, e também do SALVAERO de Belém, Major Aviador Wilson Silva Cardoso, a situação do FAB 2068 e as providências já tomadas por ele. O Major Cardoso, então, dirigiu-se imediatamente para a sede do SR-1, formou sua equipe e preparou-se para seguir para Manaus com a finalidade de coordenar a Missão de Busca àquela aeronave.

IV - A QUEDA E A SITUAÇÃO DOS SOBREVIVENTES

E os possantes motores do C-47, após 7 horas e 55 minutos de perfeito funcionamento, começaram a falhar. Era aquilo que todos a bordo esperavam ouvir a qualquer momento, embora torcendo para que jamais ocorresse. O precioso líquido estava finalmente se esgotando. Enquanto isso, o manipulador do Sargento Godinho emitia continuamente o seu sinal. Era impossível saber, naquele momento angustiante, onde estavam descendo.



Voando muito próximo ao topo da floresta, a aeronave começa a perder altura e a curvar-se lentamente. Em seguida, ouve-se um leve roçar dos galhos sob a aeronave e depois o toque brusco sobre as grandes árvores, finalizando com a inevitável colisão das asas contra os troncos maiores. Rapidamente a aeronave guinou de vez e mergulhou na floresta em plena madrugada de sexta-feira.

FAB 2068 no local do acidente

O médico perdeu os sentidos e, quando acordou, percebeu que havia fogo entre os destroços da aeronave, mas não conseguia andar. Com sua perna esquerda e bacia fraturadas, fez enorme esforço para rastejar de costas e sair do avião. Ao notar que o fogo se alastrava, gritou por socorro. O Sargento Botelho, também com a perna esquerda fraturada, tentou ajudá-lo, mas nada pode fazer. Apesar das fraturas, o Capitão Paulo afastou-se da aeronave e adormeceu.

Em seguida, o Sargento Botelho, que se encontrava preso entre a lateral da aeronave e as ferragens retorcidas, consegue também com grande esforço e dor afastar-se do fogo. Na fuga, cruza com o Sargento Barbosa que, completamente paralisado, contemplava as chamas. Percebendo que havia grande possibilidade de explosões, fogem rapidamente. No deslocamento apressado, o mecânico tropeça em alguém que se encontrava deitado: era o Tenente Velly, queixando-se de fortes dores na bacia.

E lá estavam eles: o Capitão Paulo, o Tenente Velly e os Sargentos Botelho e Barbosa, todos feridos. Três encostados num tronco e o Tenente Velly, deitado, mais próximo aos destroços. Instantes depois se ouvem gritos de alguém delirando no meio da mata. Em resposta, os sobreviventes pediram que ele continuasse a gritar a fim de ser localizado, apesar da escuridão: era o Cabo Barros. Guiado pelos gritos, junta-se também ao grupo o Soldado Brito, que se encontrava ainda entre os destroços. Nesse primeiro momento, havia um total de seis sobreviventes.



Aquela noite havia sido longa demais, apesar de pouco tempo depois o dia começar a clarear. Assim que os primeiros raios solares penetraram na densa floresta, os sobreviventes começam a fazer o reconhecimento do local. E descobrem, entre os destroços da aeronave, mais um sobrevivente, o Cabo Calderaro, que estava muito ferido e sem condições de ser removido. Pelo seu estado, perceberam que havia pouca possibilidade de sobrevivência para ele. Mesmo assim, agora eles eram em sete.

Por volta das 07:00 horas, o Capitão Paulo verificou a situação dos sobreviventes: o Tenente Velly estava com fratura de bacia; os Sargentos Botelho e Barbosa estavam ambos com a perna esquerda fraturada, mas sem desvio ósseo; o Cabo Calderaro estava com amputação traumática de uma perna, na altura do joelho, e com forte hemorragia; o Cabo Barros e o Soldado Brito,

embora sem nenhuma fratura aparente, apresentavam queimaduras e graves ferimentos com perda de tecido e massa muscular. O próprio médico encontrava-se com fratura exposta na perna esquerda, fratura-luxação do quadril direito e traumatismo no ombro direito.

A sede já começava a tomar conta de todos, mas não havia água. Por sorte, uma poça de água barrenta que havia se formado nas proximidades do local onde se encontrava deitado o Tenente Velly veio amenizar a sede dos sobreviventes naqueles primeiros instantes.

Nessa situação os sobreviventes passaram o resto da sexta-feira com dores, dificuldade de deslocamento e sem qualquer possibilidade de se alimentar e beber água potável. Todos se perguntavam “como tudo aquilo foi acontecer” e “como seria dali para frente”. Porém, a noite chegou e aquele dia 16 de junho, uma sexta-feira fatídica, foi longa demais e sem a menor idéia do que viria a ocorrer nos dias seguintes.

Nesse dia, o Coordenador do SALVAERO Belém, Major Cardoso, instalou-se com sua equipe em Manaus, oficialmente a partir das 18:30 horas, considerando que, antes da queda da aeronave, todas as providências relativas àquela emergência já haviam sido tomadas pelo Subcentro de Coordenação do SALVAERO de Manaus, para que algumas aeronaves sobrevoassem a capital amazonense com faróis acesos e poderem ser vistas pelo FAB 2068.

V - A ANGÚSTIA DOS DIAS SEGUINTE

Sábado, 17 de junho. Este foi um dia muito difícil para todos. A água disponível ainda era aquela da poça lamacenta. Todos passaram o dia sem comida e sem ouvir o esperado ronco de algum avião. O Tenente Velly, que trabalhava no SALVAERO de Belém, procurava animar a todos dizendo que a qualquer momento o pessoal do serviço de busca e salvamento os encontraria.

À tarde, porém, a chuva apareceu, mas era quase impossível beber aquela preciosa água que caía do céu. A forma mais prática para captar água da chuva, naquele momento, seria estender roupas sobre os restos da fuselagem do avião e depois torcê-la sobre algum recipiente. Para os gravemente feridos, porém, essas manobras seriam impossíveis. Assim, mesmo chovendo, a sede continuava castigando, principalmente os mais enfraquecidos. Entretanto, além da dor, da sede e da fome, o que mais os atormentava era a desesperança.

Domingo, 18 de junho. Às duas horas da manhã, o Sargento Barbosa acordou com os gritos do Capitão Paulo, do Tenente Velly e do Cabo Calderaro: todos eles pediam água, pois não agüentavam mais tanta sede. O Capitão Paulo, exposto ao relento, queixava-se de fortes dores. O Cabo Barros, embora sem fraturas, não podia atendê-los por se encontrar com as pernas adormecidas. Arrastando-se com muito sacrifício, porém, o Sargento Barbosa conseguiu sair do avião, onde se acomodara, e trouxe água barrenta para eles.

Às seis horas, o Cabo Barros já sentia alguma melhora. Ficando em condições de caminhar, levou mais água suja aos dois oficiais e ao Cabo Calderaro, que já se encontrava animado e conversando. Pouco mais tarde, o Sargento Barbosa improvisou duas muletas e foi fazer uma visita aos demais sobreviventes, quando notou que o Cabo Calderaro estava morto. Isto certamente abalou a todos. Quem seria o próximo? O Tenente Velly, temendo o pior, pediu que caso não sobrevivesse, levassem recomendações a sua família, pois era a ela que ele dirigia todo o seu pensamento naquele momento. Pediu ainda ao Sargento Barbosa que dissesse ao Major Cardoso, Chefe do Serviço de Rotas da Primeira Zona Aérea, que tudo foi feito para cumprir a missão, mas que no trajeto entre Jacareacanga e Cachimbo os radiogoniômetros da aeronave sofreram uma pane.

O Sargento Botelho, embora falando pouco, procurava ser útil. Com apenas dezessete anos de idade, o Soldado Brito estava extremamente nervoso o que, na opinião do médico poderia ser devido à sua pouca idade. Quem parecia estar em melhores condições físicas era o Cabo Barros que, embora com graves queimaduras, não sofrera nenhuma fratura. O Capitão Paulo e o Tenente Velly, entretanto, ambos com a bacia fraturada, não podiam se locomover.

Como médico, o Capitão Paulo procurava reanimar o grupo, explicando que mesmo sem água todos poderiam sobreviver por vários dias e que, se conseguissem água suficiente, poderiam agüentar várias semanas, dependendo dos ferimentos, da resistência de cada um e da sorte de todos. A esta altura, o cheiro exalado pelos cadáveres já começava a atrair urubus.

Segunda-feira, 19 de junho. De muletas improvisadas com forquilhas de árvores, os Sargentos Botelho e Barbosa inspecionaram o lugar a procura de alguma coisa que os ajudasse a sobreviver. E foi assim que encontraram um "olho-d'água" nas proximidades. Isto surtiu um grande alento ao grupo. O Cabo Barros e o Sargento Barbosa, a partir daí, passaram a trazer água limpa e fresquinha diretamente da fonte para todos, o que já representava uma verdadeira bênção dos céus.

Em busca de alguma coisa para comer, o Soldado Brito foi até a cabine da aeronave. Devido ao choque, ela havia se separado da fuselagem do avião e poupada do fogo. Lá dentro ele encontrou os corpos mutilados dos pilotos e mais alguns cadáveres não identificados. Vasculhando o local, encontrou algumas latas de salsicha em conserva, dropes e vários pacotinhos de açúcar, chá e café. Com este achado, passaram a fazer duas "refeições" por dia: uma salsicha e uma pastilha de dropes no "almoço" e o mesmo cardápio no "jantar". Bom mesmo foi terem encontrado o radiotransmissor "Gibson-girl", destinado a pedir socorro.

Os Sargentos Botelho e Barbosa, ambos ainda com sérios ferimentos na perna esquerda, conseguiram mover o Tenente Luiz Velly para as proximidades da cauda da aeronave, que também havia sido poupada pelo fogo, dando-lhe um pouco mais de conforto. Apesar de não aparecer nenhum avião, as esperanças continuavam firmes, pois tinham a certeza que a FAB não os abandonaria.

O Sargento Barbosa rogava a Nossa Senhora do Perpétuo Socorro e ao Glorioso São José que os olhassem e os tirassem daquele lugar. A dor incomodava a todos, mas a fome já diminuía de intensidade, parecendo que o próprio organismo já se encarregava de, por algum arranjo metabólico, mobilizar calorias a partir das reservas do corpo. Nestes casos, a pessoa emagrece rapidamente, sem perceber.

O Capitão Paulo, com fraturas expostas e infectadas de tíbia e perônio, além de fratura no quadril, sentia fortes dores continuamente. Para agravar ainda mais a situação, era preciso ficar deitado o tempo todo em decúbito dorsal, isto é, de barriga para cima. Por ter que suportar permanentemente o peso do corpo, a região sacra acabou em carne viva. Não lhe era possível deitar de lado ou de bruços; somente podia ficar de costas. Apesar do seu conhecimento médico, nada podia fazer, pois não havia remédios nem analgésicos, e qualquer movimento aumentava ainda mais a dor.

Até aquele momento, o SALVAERO ainda não havia encontrado qualquer sinal que pudesse localizar a aeronave acidentada, apesar de a ter procurado durante o dia todo. E mais aeronaves foram sendo engajadas na missão de busca para o dia seguinte. Ainda esperançosos, os sobreviventes se acomodaram, procurando um pouco de sono na escuridão da selva.

Terça-feira, 20 de junho. Neste dia todos amanheceram mais animados. O Sargento Botelho fez café e serviu para todos. Apesar do pouco açúcar, estava muito bom. O Sargento Barbosa garantiu que nunca havia tomado um cafezinho tão gostoso. Embora com graves queimaduras na coxa esquerda e nas costas, o Cabo Barros era o único que podia caminhar sem dificuldades.

Logo, era ele que mais ajudava a matar a sede daqueles que não podiam se locomover. Porém, os ferimentos na perna do Soldado Brito se agravavam a cada dia, com os ossos da canela já quase expostos. Isto o impedia de andar como antes.

Ainda pela manhã, o Sargento Barbosa saiu com suas muletas improvisadas para dar uma volta pelas imediações do avião e ver se conseguia encontrar algum caminho ou rio que os conduzisse a algum lugar. Mas nada foi achado. À tarde, os dois estenderam fios de antena de rádio na clareira onde se encontravam os destroços do avião e tentaram se manter calmos e em silêncio para ouvir algum possível barulho de avião. Já eram quase 18:00 horas e até aquele momento, nada; somente urubus circulavam nas proximidades. Apesar das dificuldades, continuavam acreditando que a qualquer momento seriam encontrados.

Quarta-feira, 21 de junho. E mais um dia havia se passado na selva. Pela manhã, todos tomaram um pouco de chá feito pelo Sargento Botelho. O Cabo Barros continuava a sua rotina de manter o suprimento de água.

O Capitão Paulo, que se encontrava todo esse tempo ao relento, foi cuidadosamente transportado pelos dois sargentos e o cabo para o interior do que sobrou da cauda da aeronave, onde conseguiram aproveitar alguns restos de poltrona e acomodá-lo de maneira a poder continuar a dar suas instruções médicas. O Tenente Velly, que também estava do lado de fora, foi movimentado sobre as costas do Sargento Botelho por uma distância aproximada de 25 metros e, com a ajuda do Sargento Barbosa, se acomodou no que restava do corredor da aeronave.

Os dois oficiais que até aquele momento estavam deitados e desprotegidos da chuva e do sereno noturno, pelo menos agora estavam mais confortavelmente instalados. À tarde, o Sargento Botelho encontrou um pouco de aveia queimada e fez uma sopa. Embora o socorro esperado ainda não aparecesse, a fé do Sargento Barbosa era muito grande, sempre fazendo suas súplicas. O "Gibson-girl" continuava a ser acionado, eventualmente, na esperança de alguém ouvir os seus sinais. Enquanto isso, o SALVAERO passou mais um dia de buscas infrutíferas, continuando a engajar mais aeronaves.

Quinta-feira, 22 de junho. O dia amanheceu muito bonito e todos tomaram o seu café. Aqueles que estavam em melhores condições físicas fizeram alguns curativos em si mesmos e nos demais sobreviventes. Para melhorar o ambiente, também providenciaram uma pequena limpeza no "alojamento dos oficiais".

E mantiveram a mesma rotina dos dias anteriores: o acionamento do "Gibson-girl"; o transporte de água; e a procura de mais alguma coisa que pudesse ser consumida. No amontoado de objetos quebrados e queimados ainda encontraram algumas latas "chamuscadas" de sardinha em conserva, o que muito contribuiu na alimentação do grupo.

Os Sargentos Barbosa e Botelho, acompanhados do Cabo Barros, foram até a cabine do avião à procura de alguma coisa útil. Encontraram as cédulas de identidade dos dois pilotos e uma lanterna. Devido ao adiantado estado de decomposição dos corpos, aquele ambiente já estava insuportável. Nesse dia o Cabo Barros chegou a ver o corpo do Sargento Fávoro em meio aos destroços. Os urubus começavam a aparecer com mais frequência ao local. Até macacos foram vistos rondando a área do acidente.

À tarde, uma nova exploração nas imediações foi realizada; novamente acionaram o radiotransmissor; outra vez leram o manual de sobrevivência e inseriram novos registros no diário elaborado pelo grupo, com a redação do Sargento Barbosa. Como na Amazônia é comum chover à tarde, esperaram o tempo melhorar e fizeram a segunda refeição do dia: uma salsicha e uma pastilha de dropes para cada um.

Às 18:00 horas, ainda mais esperançosos, rezaram uma oração "puxada" pelo Sargento Barbosa. Sentindo-se mais aliviados, improvisaram um pequeno "pagode", começando com "A Banda", de Chico Buarque. Este espírito de alegria que tomou conta de todos fez com que aquela penúria se transformasse, milagrosamente, em imensa vontade de viver. A seguir passaram a relatar suas experiências de vida e a falar de suas famílias, o que muito contribuiu para esquecerem suas dores. Isto durou até a alta madrugada, quando o sono começou a tomar conta de cada um.

E o SALVAERO continuava a sua incessante busca, aumentando cada vez mais o seu raio de ação e acionando cada vez mais aeronaves na missão.

Sexta-feira, 23 de junho. Nesta manhã já se completava uma semana do acidente. Era o oitavo dia de sofrimento, sem alimentação adequada e graves ferimentos. Parecia que a alegria do dia anterior se estenderia por mais tempo, mas as coisas começaram a se complicar: as pernas dos dois sargentos amanheceram muito inchadas; o médico gemia muito; o Sargento Barbosa precisou retirar as faixas que protegiam sua perna quebrada; e o Tenente Velly estava com a perna esquerda muito dolorida.

A tarde foi muito chuvosa, com muitos relâmpagos e trovões. O Tenente Velly havia se deslocado para o lado externo e foi pego pela chuva, ficando todo molhado. No final da tarde ocorreu um fato muito ruim: o Tenente Velly estava muito deprimido e queria dar um fim imediato em sua vida.

O desabafo descrito a seguir é apenas ilustrativo, mas serve para retratar uma situação de depressão extrema, que poderia acometer qualquer ser humano em situação semelhante:

"Dr Paulo, eu não agüento mais. Esta minha condição é muito humilhante: deitado sobre meus excrementos, todo molhado com a minha própria urina e com feridas e escaras contaminadas por minhas necessidades fisiológicas. Não é por medo, mas viver assim é muito sórdido, não vale a pena. Desculpe-me, mas vou pôr um fim a este sofrimento. Dê-me uma arma, pois prefiro terminar logo com isso!".

O Dr. Paulo, muito triste com o que acabara de ouvir, ficou olhando para o Tenente Velly. Como era o militar de maior grau hierárquico entre os sobreviventes, as armas estavam sob sua responsabilidade. Tentou ponderar com o Tenente Velly, dizendo-lhe que sua morte não iria atingir somente a ele, mas a todos, e com ele morreria um pouco de cada um.

Mas o Tenente Velly continuava insistindo, afirmando que não dava mais para agüentar. E foi aí que o Dr. Paulo decidiu agir como um psicólogo: entregou-lhe uma arma e disse que se arrastasse o mais longe possível, pois não teria força física suficiente para remover o seu cadáver. Que fosse bem longe, senão o seu cadáver iria apodrecer na frente dos sobreviventes e os urubus viriam comê-lo. Ainda decidido a dar um fim em sua vida, o Tenente Velly pegou a arma. Repentinamente, porém, a chuva tornou-se extremamente violenta, e o tenente resolveu esperar um pouco até o tempo melhorar.

Quando a chuva diminuiu de intensidade, o primeiro ronco de motor de avião foi ouvido por todos os sobreviventes. Aquilo representou uma imensa alegria para eles. Arrependido, o Tenente Velly voltou e devolveu a arma ao Capitão Paulo, que respirou aliviado.

Embora o ronco do avião desaparecesse em seguida, aquilo era um claro sinal para os sobreviventes que as aeronaves do SALVAERO estavam nas proximidades e encontrá-los seria apenas uma questão de tempo. À noite, muito esperançosos, rezaram "Ave-Maria" e "Pai-Nosso" umas seis vezes, todos pedindo que a zoadada dos motores dos aviões aumentasse mais e cada vez mais perto.

Sábado, 24 de junho. O dia amanheceu chuvoso. As condições atmosféricas eram muito

desfavoráveis para alguma aeronave localizar os sobreviventes. A situação iria dificultar a busca devido à baixa visibilidade, mas mesmo assim o pessoal do Serviço de Busca e Salvamento não desistiu. Novamente, roncões de avião foram ouvidos pelos sobreviventes, que começaram a consumir as últimas cinco latas de salsicha.

A esperança se renovava quando um barulho de motor era ouvido, pois os planejadores da busca sempre mantêm as aeronaves em ação, vasculhando todos os possíveis lugares. E todas as vezes que um ronco de motor era ouvido, os sobreviventes acionavam o radiotransmissor "Gibson-girl", rezando para que alguém estivesse na escuta daquela frequência.

Domingo, 25 de junho. A exemplo do dia anterior, amanheceu chovendo muito e as rações estavam cada vez mais escassas. Os sobreviventes que podiam locomover-se decidiram dar mais umas voltas e ver se achavam alguma coisa para comer, como alguma fruta, mas nada encontraram. De bom mesmo, porém, tinham o "olho d'água" à disposição.

Outra vez os sobreviventes ouviram novos roncões de avião, e o moral, nessa situação, fica elevado. No entanto, a saúde do Cabo Barros agravava-se, ficando impossibilitado de ajudar no carregamento de água. Então recorreram ao Soldado Brito que, embora ferido, não apresentava fratura. Mas ele negou-se a colaborar. Em vista da situação, os sargentos disseram-lhe que o fato de negar ajuda a companheiros feridos representa um ato de indisciplina, o que certamente poderia resultar em alguma punição ao voltar ao quartel. Mas o soldado respondeu, com ar de inocente, que seu pai não permitiria que ele fosse punido.

Percebendo a situação, o médico confidenciou aos sargentos: coloquem-no na "geladeira!". Enquanto ele não colaborasse, ninguém falaria com ele, não fariam curativos em suas feridas, não lhe dariam mais atenção e nenhuma ajuda de qualquer natureza. Bastaram algumas horas de "gelo" para que o referido soldado se prontificasse a participar do carregamento de água, mantendo o trabalho do Cabo Barros.

O moral do grupo estava elevado e aumentava cada vez mais a esperança de, no dia seguinte, os aviões os localizarem. As aeronaves passavam diversas vezes por sobre o local da queda, mas devido à grande quantidade de nuvens e a intensa vegetação ainda não os avistavam. Entretanto, alguns aviões captaram o sinal do "Gibson-girl", o que animou o pessoal do SALVAERO e os integrantes da PARASAR, ansiosos para entrar em ação.

Nesse dia, um sargento enfermeiro da tripulação do Albatroz FAB 6528, em uma das passadas por sobre a estreita clareira, avistou os escombros do 2068. A tripulação ficou animada e o avião sobrevoou várias vezes o mesmo lugar, mas ninguém conseguiu avistar novamente os destroços. Essa aeronave, entretanto, precisou retornar a Manaus a fim de realizar sua manutenção preventiva das últimas 100 horas de voo.

Segunda-feira, 26 de junho. O dia amanheceu com céu claro e os raios solares entre as árvores significavam grande esperança para todos.

Mas a noite anterior não havia sido das melhores: o médico delirou a noite toda e o Tenente Velly gemia muito. O Sargento Botelho também não passou bem devido às fortes dores que sentia na rótula esquerda; e o Soldado Brito sentia cada vez mais as conseqüências das queimaduras na perna e nas costas.

O Sargento Barbosa, que também não passou bem a noite anterior, retirou um pedaço de alumínio que se encontrava encravado em sua perna, estando agora com dois grandes ferimentos na perna esquerda e ainda sem poder se locomover sem as muletas.

Mas, lá pelas 10:30 horas, um avião ALBATROZ passa pelo ponto da queda e um dos observadores a bordo, num relance, avistou um pedaço da aeronave entre as árvores. O avião

contornou e passou novamente por sobre aquela posição: era o FAB SA-16 de prefixo 6539, pertencente ao 2º/10º Grupo de Aviação, do efetivo do Esquadrão "Pelicano". Os sobreviventes gritam de emoção.

Logo a seguir passam um "C-130" e um "B-17". Aí os sobreviventes quase enlouquecem de alegria. O Sargento Barbosa vibra ainda mais, agradecendo a Deus, a Nossa Senhora do Perpétuo Socorro, ao Glorioso São José e a Nossa Senhora da Aparecida.

Às 17:35 horas uma aeronave CATALINA sobrevoa a clareira e os observadores a bordo acenam: era a certeza do fim daquela agonia, com todos os sobreviventes chorando de alegria. O pessoal do SALVAERO também vibrava, na certeza que sua missão havia sido cumprida com sucesso e agora outra equipe mais especializada iria participar do salvamento: o grupo de militares da FAB mais conhecido como PARASAR.

Terça-feira, 27 de junho. O dia amanheceu nublado e um pouco chuvoso. No entanto, havia a esperança que o tempo melhorasse mais tarde. Todos estavam ansiosos pelo momento do resgate.

Na noite anterior, porém, o Cabo Barros não havia passado bem. Não conseguia se alimentar, pois sua boca mal se abria. Também já apresentava sinais de respiração fraca e todos torciam para que ele agüentasse um pouco mais. O Sargento Barbosa ainda lhe perguntou se ele havia feito alguma promessa, ao que ele respondeu afirmativamente: a Nossa Senhora do Perpétuo Socorro.

Já passava das 10:30 horas e ainda não tinham ouvido nenhum ronco de avião. Às 11:35 horas o Cabo Barros faleceu. O Sargento Barbosa ainda tentou abrir sua boca, para que pudesse respirar, mas infelizmente ela havia se trancado definitivamente. Todos rezaram pela perda do companheiro, que os manteve com o suprimento de água e foi quem conseguiu as latas de salsicha entre os destroços, permitindo uma alimentação pobre, mas mantenedora da vida. O Capitão Paulo informou aos demais sobreviventes que a morte do Cabo Barros deve ter sido por conseqüências de tétano.

Às 11:40 horas, porém, o helicóptero que trazia o pessoal do PARASAR, faz sua primeira tentativa de descer na pequena clareira, mas não logrou êxito por ser ela muito estreita. Os sobreviventes, chorando de alegria, acenam e são correspondidos. Por precaução, o piloto aborta a operação de descida, sinaliza que volta depois e vai embora.

Entre 14:00 e 15:00 horas, o helicóptero apareceu de novo. Aí a emoção tomou conta de todos quando o primeiro homem começou a descer por meio de cordas. Era o Capitão Guarany que, ao tocar no solo, se deparou com o Sargento Botelho. Este, numa postura militar meio desajeita, tentou ficar na posição de sentido, fez continência e declarou: "Sargento Botelho apresentando o grupo de sobreviventes do C-47 2068!". Por sua vez, o Capitão Guarany alegremente correspondeu àquela familiar saudação e depois todos se abraçam e choram de alegria. Logo a seguir descem o Capitão Sérgio (O "Sérgio Macaco"), o Dr. Santos (O "Doc") e o Sargento Lins, todos do PARASAR.



Ao ver o Capitão Guarany, o Tenente Velly, mesmo antes da apresentação do Sargento Botelho, exclamou uma frase que ficou famosa e que representou sua fé como um dos integrantes do SALVAERO Belém:

"Eu sabia que vocês viriam!".

Os integrantes do PARASAR informaram aos sobreviventes que mais de 30 aeronaves, durante todos esses dias, estavam engajadas na busca à aeronave acidentada. O Tenente Velly teve um papel decisivo, orientando todos a não abandonarem o local do acidente. O Dr. Santos cuidou dos feridos, realizando os curativos mais urgentes e imobilizando as fraturas. A equipe do PARASAR trouxe agasalhos e comida. O uso do radiotransmissor "Gibson-girl" também foi essencial quando as aeronaves se aproximavam, pois seu sinal fora captado por algumas delas. E à noite, na hora de dormir, os sobreviventes agradeceram a Deus por terem sido finalmente encontrados.

Quarta-feira, 28 de junho. O dia amanheceu chuvoso, mas a equipe do PARASAR iniciou o dia abrindo uma clareira maior para um helicóptero descer.

Todos os sobreviventes já haviam sido medicados e alimentados. O Tenente Velly disse que aquela foi a noite que dormiu melhor durante esses dias. Todos estavam radiantes porque sabiam que voltariam ao seio da família e ao convívio dos amigos.

Enquanto o pessoal do PARASAR trabalhava, chegaram mais três capitães pára-quedistas do Exército para ajudar na abertura da clareira. Em seguida, chegam, também, o Capitão Cordovil, da FAB, e mais três sargentos, todos do PARASAR.

Naquela noite os sobreviventes ficaram sabendo que a cidade mais próxima dista dali apenas 20 km, mas que seria impossível alcançá-la devido ao estado físico do grupo.

Quinta-feira, 29 de junho. Era “Dia de São Pedro”. O céu estava nublado, mas o PARASAR começou os trabalhos às 07:00 horas. Todos estavam ali dispostos a fazer o que fosse necessário para iniciar o resgate. Com machados e serras elétricas, abriram espaço na densa floresta de maneira incansável.

O Tenente Velly, que não passou bem à noite, queixava-se de dores e falta de ar. O Dr. Santos deu-lhe calmantes. Às 10:30 horas o Tenente Velly ainda continua incomodado. Todos esperavam que ele melhorasse e pediram a Deus pela sua reanimação.

A equipe de resgate aguarda a chegada do helicóptero, que deveria vir de São Pedro, um campo de pouso improvisado nas proximidades, trazendo combustível e explosivos para a derrubada das grandes árvores e guincho com maca para o início do resgate. O Tenente Velly, alimentado por meio de soro, já se sentia melhor.

Finalmente, às 14:30 horas, começou o resgate dos sobreviventes. O primeiro a ser içado foi o Tenente Velly; o segundo foi o Soldado Brito; o terceiro, o Capitão Paulo; o quarto, o Sargento Botelho; e o quinto, o Sargento Barbosa.



Ten Velly recebe os primeiros cuidados



Soldado Brito e Sargento Barbosa

Fotos da edição do dia 2 de julho de 1967 cedidas pelo jornal "A Província do Pará".



Transporte do Cap Paulo em uma maca de campanha



Sargento Botelho durante os atendimentos iniciais



Todos foram transportados de helicóptero para Jubará; de lá, seguiram para Manaus num Albatroz; e de Manaus para o Rio de Janeiro numa aeronave Hércules C-130, que pousou no aeroporto Santos Dumont. Em seguida, seguiram para o Hospital Central da Aeronáutica.

Retirada de um dos sobreviventes do C-130 que os levou ao Rio de Janeiro.

E o destino assim quis: o Capitão Paulo retornava ao hospital onde iniciara o seu preparo de médico militar, como residente.

A operação de resgate dos corpos das vítimas do acidente com o C-47 2068 prosseguiu até o dia 2 de julho de 1967, quando todos finalmente foram transladados para Belém. O dia seguinte foi reservado para o sepultamento coletivo.

No dia 04 de julho de 1967, em entrevista à imprensa, a direção do Hospital Central da Aeronáutica informou ser excelente o estado de saúde dos sobreviventes. O Médico de Dia, Coronel Roger Guimarães Leninson, informou que os sobreviventes estavam se restabelecendo rapidamente e que todos foram submetidos a uma dieta alimentar dirigida com aplicações de antibióticos, antitérmicos e analgésicos.

Informou ainda que, devido o estado psicológico das vítimas, não são permitidas, por enquanto, entrevistas à imprensa e que somente os parentes mais próximos podem visitá-los, em vista de terem sofrido grandes traumas com a longa permanência na selva, vivendo momentos indescritíveis e ameaçados até por aves de rapina.

Nesse mesmo dia, o Serviço de Relações Públicas do Ministério da Aeronáutica distribuiu nota à imprensa no seguinte teor: a Seção de Relações Públicas do Gabinete do Ministro da Aeronáutica informa que na visita feita hoje pelo Ministro Márcio de Souza Melo aos sobreviventes do C-47 2068, Sua Excelência pode constatar ser do mais elevado nível o estado de espírito de cada um e que a todos inspira um só desejo: o pronto restabelecimento para que possam retornar, o mais cedo possível, ao convívio dos seus companheiros de farda. Na oportunidade esta Seção consigna o interesse e agradece a atenção de toda a opinião pública, que acompanhou lance por lance a heróica epopéia que culminou no resgate dos militares cujos nomes ficarão eternamente ligados à Pátria e à FAB.

VI - O SEPULTAMENTO DOS HERÓIS

O Comandante da Base Aérea de Belém ao receber a notícia que uma aeronave "C-130" estaria transportando os corpos das vítimas do C-47 2068 para Belém, determinou ao seu Serviço de Intendência que tomasse todas as providências necessárias.



A imensa repercussão que teve aquele acidente sobre os moradores da Cidade de Belém e Região Metropolitana devido ao envolvimento de grande quantidade de aeronaves durante a fase das buscas e ainda ao elevado número de vítimas, não apenas os familiares, mas praticamente toda a população de Belém aguardava ansiosamente a chegada dos corpos. Como havia a necessidade urgente de grande quantidade de produtos destinados às cerimônias fúnebres, vários comerciantes do ramo abriram seus estabelecimentos à meia-noite do domingo para atender os amigos e parentes das vítimas.

Edição de O Liberal do dia 4 de julho de 1967

O próprio Comandante da Base Aérea, Coronel Frazão, permaneceu até as 04:00 horas da manhã na carpintaria orientando o planejando e a armação das peças necessárias ao suporte das urnas mortuárias para a missa de corpo presente, que seria realizada às 09:00 horas da manhã daquela segunda-feira num dos hangares da Base Aérea, com a participação de 17 sacerdotes da Igreja Católica.

Durante a missa, em ambiente de extrema tristeza, aquelas urnas mortuárias enfileiradas mais pareciam um sonho, não uma realidade. Mas até nessas horas de forte emoção pessoas de má fé ou mal-esclarecidas, talvez influenciadas pela imprensa local, comentavam, em voz baixa, que ali não existiam corpos, mas apenas pedras; que os mortos ainda estavam na selva. Porém a esposa do Coronel Frazão, Dona Marina, atenta aos referidos comentários, aproximou-se e disse-lhes com firmeza: "Vamos comigo até os caixões para vocês sentirem se pedras têm aquele cheiro!". Isto foi o suficiente para um "basta" nos comentários.





Última homenagem da Força Aérea aos falecidos no acidente



Despedida dos familiares a seus entes queridos

O sepultamento dos corpos das vítimas ocorreu nos seguintes locais:

No cemitério de Santa Izabel, em Belém - PA, dia 03 de julho de 1967:

- 1. Segundo-Sargento Radiotelegrafista de Vôo RAIMUNDO NONATO GODINHO DE MORAES, sepultura 4892.**
- 2. Cabo de Infantaria RAIMUNDO WILSON ALVES GARCIA, sepultura 4893.**
- 3. Cabo de Infantaria NELSON ODIR DA SILVA BARROS, sepultura 4894.**
- 4. Cabo de Infantaria GERALDO CALDERARO DE BRITO, sepultura 4895.**
- 5. Cabo de Infantaria JOSÉ MARIA DA SILVA, sepultura 4896.**
- 6. Cabo de Infantaria ROSOMIRO BATISTA NETO, sepultura 4897.**
- 7. Soldado de Infantaria BRÍGIDO TOMÉ DE SOUZA PAZ, sepultura 4898.**
- 8. Soldado de Infantaria GIL CONCEIÇÃO GUIMARÃES, sepultura 4899.**
- 9. Soldado de Infantaria MÁRIO NEVES DE ARAUJO, sepultura 4900.**
- 10. Soldado de Infantaria JOSÉ MARIA TEIXEIRA, sepultura 4901.**
- 11. Soldado de Infantaria ELOI BARBOSA ANDRADE, sepultura 4902.**
- 12. Soldado de Infantaria LUIZ MAXIMIANO DE SOUZA FEIO, sepultura 4903.**
- 13. Soldado de Infantaria ALCINDO GUILHERME DA SILVA OTERO, sepultura 4904.**
- 14. Funcionário Civil AFONSO ALVES DA SILVA, sepultura 4905.**
- 15. Índio BEGOROROTHY BETAN, sepultura 4906.**

No cemitério de Curuçá - PA, dia 03 de julho de 1967:

- 16. Soldado de Infantaria JOSÉ EVANGELISTA MARQUES DE LIMA.**

No cemitério de Soure - PA, dia 03 de julho de 1967:

- 17. Soldado de Infantaria NELSON NUNES DA SILVA.**

No cemitério da Colônia Maria, em Curitiba - PR, jazigo da família, dia 04 de julho de 1967:

- 18. Segundo-Sargento de Infantaria NILO FÁVARO.**

No cemitério São João Batista, no Rio de Janeiro - RJ, na "Cripta dos Aviadores", dia 03 de julho de 1967:

- 19. Capitão Aviador NEWTON NOGUEIRA DE ALMEIDA CUNHA.**
- 20. Primeiro-Tenente Aviador MOISÉS SILVA FILHO.**

Imbuídos do dever de socorrer seus companheiros em plena selva amazônica, de forma trágica

se encerrou a missão dos integrantes do C-47 FAB 2068.

O Comandante da Primeira Zona Aérea providenciou, de acordo com a legislação em vigor na época, todos os direitos legais devidos aos herdeiros das vítimas para a percepção da pensão militar e o pagamento aos sobreviventes das indenizações previstas no Código de Vencimentos dos Militares.

No Rio de Janeiro, no dia 6 de julho de 1967, a FAB prestou suas últimas homenagens às vítimas do acidente, com uma missa mandada celebrar pelo Ministro da Aeronáutica Márcio de Souza Melo, na igreja Santa Cruz dos Militares. Além do ministro e esposa, compareceram ao ato altas autoridades militares, um grande número de oficiais, sargentos e soldados da FAB, amigos e parentes dos mortos. O ofício religioso foi celebrado pelo Capelão Monsenhor Antonio Monteiro Barros que, após a preleção sobre a bravura dos tripulantes do aparelho sinistrado, suplicou a proteção de Deus para a perfeita recuperação dos sobreviventes internados no Hospital Central da Aeronáutica.



O Comandante da Base Aérea de Belém, Coronel Frazão, encomendou uma placa e mandou afixá-la em frente ao Alojamento de Trânsito (T1), o Cassino dos Oficiais da Base Aérea de Belém, com a relação das vítimas do acidente em uma das faces e na outra a seguinte inscrição:

"ELES TOMBARAM HEROICAMENTE NA MADRUGADA DE 16 DE JUNHO DE 1967 CUMPRINDO O DEVER E INSCREVENDO PARA A HISTÓRIA DA FAB MAIS UMA PÁGINA BRILHANTE DE SOLIDARIEDADE HUMANA, DISCIPLINA E CORAGEM".

VII - SERVIÇO DE BUSCA E SALVAMENTO

As siglas SALVAERO (Salvamento Aeronáutico), SAR ("Search and Rescue" - Busca e Salvamento) e PARASAR (Grupo Especial de Salvamento) representam três organismos inter-relacionados em missões especiais, cujo ideal "Para Que Outros Possam Viver" os mantêm unidos em seu nobre trabalho no âmbito da Força Aérea Brasileira.

A coordenação das missões de busca e salvamento em acidentes aéreos, quando ocorridos em território brasileiro, é de competência do SALVAERO, criado pela antiga Diretoria de Rotas Aéreas, atual Departamento de Controle do Espaço Aéreo. O apoio logístico a essas missões cabe às Unidades Aéreas da FAB; e ao PARASAR, a realização do resgate das vítimas.

Pode-se afirmar que a história da busca e salvamento começou com o nascimento do sentimento de solidariedade quando havia pessoas em situação de perigo iminente. A história nos mostra que desde a Idade Média se têm notícias de expedições que se perdiam e que depois eram procuradas por outras expedições. Mas as suas origens mais recentes se encontram na II Guerra Mundial.

Em virtude das grandes perdas sofridas pela sua força aérea, os ingleses sentiram a necessidade de recuperar o maior número possível de tripulantes extraviados. Na tentativa de solucionar esse problema, criaram uma rede especial de comunicações para informar aos pilotos em perigo o melhor local para realizar um pouso forçado ou um salto em pára-quedas, sendo depois resgatados por meios marítimos. Devido ao extraordinário êxito, mesmo com o final das hostilidades, esse serviço continuou em atividade e foi difundido em outros países, inclusive no âmbito da aviação civil.

Na Força Aérea Brasileira, porém, essa atividade teve o seu início somente com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941. Naquela época, embora o SAR ainda não estivesse oficialmente organizado, as missões de busca e salvamento eram feitas por abnegados militares que, voluntariamente, se apresentavam para procurar e resgatar os tripulantes e passageiros das aeronaves acidentadas.

Em 19 de novembro de 1947, por exemplo, uma aeronave "Catalina", da Força Aérea Brasileira, caiu nos meritisais pantanosos da Fazenda Aquiqui, no município de Porto de Moz, PA, quando em vôo regular do Correio Aéreo Nacional (CAN). As experiências adquiridas pela expedição que penetrou naquelas áreas de difícil acesso para prestar socorro às vítimas, porém, levaram um grupo de militares da Primeira Zona Aérea, em Belém, a olhar com maior atenção a necessidade de se organizar e se preparar melhor para realizar esse tipo de trabalho, tendo comunicado suas conclusões a seus superiores.

Em conseqüência, no dia 16 de dezembro de 1950 o Ministro de Estado de Negócios da Aeronáutica, tendo em vista melhor atender às atividades de proteção à navegação aérea no território brasileiro, e ainda cumprir acordos internacionais assumidos pelo Governo Federal, resolveu, por meio da Portaria No 324, organizar em cada uma das Zonas Aéreas um Serviço de Busca e Salvamento com a finalidade de localizar aeronaves desaparecidas e socorrer passageiros e tripulantes.

Portanto, em 20 de março de 1951 a aeronave de prefixo PBY-6516, pertencente à Base Aérea de Belém, foi colocada à disposição da Comissão Organizadora do Serviço de Busca e Salvamento da Primeira Zona Aérea, chefiada pelo Primeiro-Tenente Especialista em Controle de Tráfego Aéreo Aloísio Acioli de Sena, para ser empregada somente em exercícios específicos e atividades de busca e salvamento.

O início do envolvimento do SALVAERO Belém com a aeronave C-47 2068 se deu às 22:28 horas (horário de Manaus) do dia 15 de junho de 1967, cinco horas e vinte e sete minutos antes de sua queda, quando lhe foi comunicado que ela voava tentando encontrar a localidade de Cachimbo, no sul do Pará. A primeira ação do referido órgão foi inteirar-se do plano de vôo proposto pelo comandante da aeronave, Capitão Nogueira, descrito a seguir em linguagem clara: "Aeronave FAB C-47 2068 do 1o/2o Grupo de Aviação, com decolagem prevista para 23:30 horas Zulu (19:30 horas em Manaus), saindo de Jacareacanga com destino a Cachimbo, com uma velocidade de 270 km/h, no nível de 7.000 pés de altitude, na aerovia G-6, tempo de vôo estimado em 1 hora e 40 minutos, combustível para oito horas de vôo, em missão militar, com vinte e cinco pessoas a bordo".

Às 05:00 horas (horário de Brasília) da manhã do dia 16 de junho de 1967, portanto, apenas cinco minutos após a queda do 2068, o Tenente Tarquínio, que respondia pela chefia do Centro de Coordenação de Salvamento de Belém (RCC BE), enviou mensagem urgente à residência do Major Aviador Wilson Silva Cardoso, Chefe do Serviço de Rotas da Primeira Zona Aérea (SR-1) e do SALVAERO Belém, comunicando-lhe a situação daquela aeronave. Dirigindo-se imediatamente à sede do SR-1, o Major Cardoso cientificou-se das seguintes providências que já haviam sido tomadas pelo referido Tenente, antes da aeronave cair:

Mandou "colocar no ar" a Estação de Comunicações de Santarém, situada entre Belém e

Manaus, para alguma eventualidade.

Comunicou ao Comandante em exercício da Primeira Zona Aérea, Coronel Aviador José Evaristo Júnior, o desaparecimento da aeronave 2068.

Solicitou ao 1o/6o Grupo de Aviação, em Recife-PE, a decolagem imediata de uma "SB-17" (aeronave quadrimotora de busca) com destino a Belém.

Solicitou, por intermédio do Centro de Controle de Tráfego Aéreo de Belém, ao comandante da aeronave VARIG prefixo PP-VJT a realização, com prioridade SVH (salvamento), de uma varredura-radar na rota entre Cachimbo e Manaus, cientificando-o da situação de emergência em que se encontrava o C-47 2068.

Determinou ao Subcentro de Coordenação do SALVAERO em Manaus para que algumas aeronaves sobrevoassem a capital amazonense com os faróis acesos, a fim de serem avistadas pelo FAB 2068.

Fez contatos com todas as estações de comunicações aeronáuticas da região, com a finalidade de científicá-las da situação.

Quando o 2068 ainda voava na suposta rota entre Jacareacanga e Manaus, as seguintes aeronaves decolaram de Manaus para proporcionar balizamento aéreo com seus faróis acesos: o Catalina 6520 fez a rota Manaus / Itacoatiara / Manaus; o C-47 2078, a rota Manaus / Moura / Manaus; o C-130 2450, a rota Manaus / Manicoré / Manaus; o C-47 2061, a rota Manaus / Rio Solimões / Manaus, no sentido Codajás, até 40 minutos fora de Manaus, com ida e volta no nível de 4.000 pés; e o C-46 2058 sobrevoou Manaus no nível de 5.000 pés. Mas todo aquele esforço foi em vão; infelizmente, o ÓSCAR estava distante demais para notar esses sinais luminosos.

O som emitido pelo manipulador do Sargento Godinho, entretanto, deixara de ser ouvido às 03:55 (horário de Manaus) do dia 16 de junho de 1967, a hora do acidente.

Após a queda, foi ativada a Missão de Busca à aeronave 2068, tendo o chefe do SALVAERO Belém, Major Cardoso, se instalado com sua equipe em Manaus a partir das 18:30 horas do dia 16 de junho de 1967. Essa missão era composta dos seguintes militares:

Coordenador Geral: Major Aviador Wilson Silva Cardoso; Assessor Técnico: Primeiro-Tenente Especialista em Controle de Tráfego Aéreo José Tarquínio Carvalho Guimarães; Auxiliares de Coordenação: Suboficial Controlador de Vôo Otávio Nery Ledo, e Terceiro-Sargento Controlador de Vôo Lauremir Mello Corrêa da Rocha; Auxiliar de Comunicação: Segundo-Sargento Controlador de Vôo José Ribamar Quadros de Oliveira; Auxiliares de Logística: Suboficial Escrevente Jethro Soares Ferry e Primeiro-Sargento Controlador de Vôo Ademar Guimarães; e Auxiliar de Informações: Primeiro-Sargento Controlador de Vôo Augusto César Gonçalves Silveira.

Estando a missão ativada e a equipe de coordenação completa, o SALVAERO deu início ao seu trabalho de localizar, o mais breve possível, o ponto de queda do C-47. Começou emitindo radiogramas urgentes às autoridades competentes, solicitando o apoio de aeronaves e de pessoal especializado.

Imediatamente, as aeronaves da FAB disponíveis na área de Manaus decolaram com a finalidade de iniciar as buscas ao avião acidentado, segundo os padrões técnicos estabelecidos pelo SALVAERO e previstos no Manual de Busca e Salvamento e na Doutrina Internacional "SAR". Considerando a precariedade do método de navegação do C-47 2068, a inoperância de seus dois radiogoniômetros e a impossibilidade de realizar uma navegação estimada, o SALVAERO limitou-se, inicialmente, a considerar os possíveis rumos que poderiam conduzir a aeronave perdida até Manaus. Portanto, ficou estabelecido que a área de maior probabilidade seria um

círculo, centrado em Manaus, de raio equivalente a 20% da distância supostamente percorrida entre Jacareacanga / Cachimbo, Cachimbo / Jacareacanga e Jacareacanga / Manaus.

Os trechos intermediários entre as referidas localidades não foram inicialmente considerados como "áreas de maior probabilidade" porque a aeronave havia executado o seu tempo total de voo naquela rota e, portanto, deveria ser, primeiramente, procurada nas imediações de Manaus.

Com a primeira área definida, o coordenador passou a distribuir as aeronaves disponíveis para as primeiras missões, enquanto novos cálculos de probabilidade mais específicos seriam realizados. Considerando que a aeronave 2068 desaparecera na madrugada de sexta-feira, 16 de junho, até o final da tarde de sábado, porém, sete aeronaves já haviam cumprido suas missões nas rotas definidas inicialmente, mas sem lograr qualquer êxito.

Domingo, 18 de junho. Para definir as rotas de busca do dia, foram levados em consideração alguns elementos mais específicos, como a direção e a velocidade dos ventos no nível de voo na hora do acidente (dados fornecidos pelo Centro Meteorológico de Brasília), as possíveis proas magnéticas voadas, as possíveis velocidades aerodinâmicas e o tempo total de voo da aeronave acidentada. Portanto, foram montados quatro conjuntos de elementos, definindo assim quatro diferentes trajetórias que poderiam levar o FAB 2068 a quatro prováveis lugares.

Neste dia, o SALVAERO liberou doze aeronaves para realizar as buscas naquelas trajetórias e ainda fez contato com diversos moradores daquelas regiões com a finalidade de obter mais alguns indícios, pois as pessoas poderiam ter ouvido algum barulho de avião e isto poderia servir de referência. Mas, foi mais um dia sem qualquer informação que pudesse contribuir para a localização da aeronave extraviada.

Segunda-feira, 19 de junho. O SALVAERO Manaus recebeu alguns informes de moradores, afirmando que ouviram ruídos de avião; novas buscas foram feitas, mas as aeronaves nada encontraram.

Terça-feira, 20 de junho. E as buscas prosseguiram; novos informes de ruídos de avião chegavam ao SALVAERO Manaus; novos vôos eram realizados, mas nada de positivo.

Quarta-feira, 21 de junho. As buscas continuavam e, desta vez, com catorze aeronaves. Devido a informações de moradores das proximidades de Coari, no Amazonas, citando que ouviram ruídos de avião dirigindo-se para Tefé, região noroeste do Estado do Amazonas, o coordenador decidiu concentrar alguns vôos naquela área no dia seguinte.

Quinta-feira, 22 de junho. O SALVAERO Manaus já contava com o apoio de quinze aeronaves, mas ainda sem possibilidades de definir uma área em que pudesse concentrar todos os recursos disponíveis.

Sexta-feira, 23 de junho. Já se completava uma semana do acidente, com o SALVAERO Manaus concentrando seus esforços nas áreas em que mais indícios o coordenador possuía.

Pousando nos mais remotos pontos da Amazônia, o CATALINA 6510 prosseguia em sua incansável busca por informações sobre o possível paradeiro do C-47 2068 quando, no trecho entre Tefé e Fonte Boa, surgiu um dado importantíssimo: o Sr. Aníbal Retto, residente em Punã, município de Tefé, disse ter ouvido ruído de avião, por duas vezes, entre 03:00 e 04:00 horas da manhã do dia 16 de junho.

Como freqüentemente acontece durante as missões de busca, a população desses lugares remotos geralmente informa que "ouviu falar que", ou "ouviu um barulho que parecia", etc., mas desta vez o dado relativo ao período "entre 03:00 e 04:00 horas da manhã do dia 16" praticamente fechava questão.

Considerando os dados obtidos a partir das confluências dos rios Teles Pires / Juruema e, ainda, o último informe do comandante da aeronave 6510, no qual citava os pontos de coordenadas de uma área "muito provável", e que desde o início das operações o coordenador das buscas teve o cuidado de filtrar os dados recebidos dessa trilha, o Major Cardoso achou por bem considerar essas informações como "procedentes", efetuando o planejamento para o dia seguinte em função da situação citada.

Sábado, 24 de junho. Concentrando seus maiores recursos no referido setor, treze aeronaves receberam áreas específicas de atuação, mas devido ao dia chuvoso, com grande quantidade de nuvens baixas, a visibilidade restrita praticamente impossibilitava qualquer resultado positivo.

Domingo, 25 de junho. Em vista das condições atmosféricas desfavoráveis da véspera, o coordenador decidiu repetir o planejamento anterior, e engajou catorze aeronaves na missão do dia. Ainda chovia na região, mas as buscas tinham que continuar. Nesse dia, o Capitão Aviador

Carvalho, comandante do ALBATROZ 6528, relatou que localizara "material não identificado" em determinadas coordenadas, objeto branco na margem de um riacho, supondo ser carga alijada do C-47 2068. O suposto material havia sido avistado pelo enfermeiro Gentil Gomes, um dos tripulantes daquela aeronave; nas outras passadas, entretanto, ninguém viu nada. Após essa notícia, o piloto informou que estava regressando a Manaus para realizar a revisão preventiva das últimas 100 horas de voo. Isto representou, naquele momento, um significativo desfalque na missão, por ser esta uma aeronave específica de busca.

Em compensação, o Coronel Aviador Breves, comandante do C-47 2059, vindo de Tefé, obtivera informações que algumas pessoas "viram e ouviram" quando um avião sobrevoava, a baixa altura, a região compreendida entre a Fazenda Punã e o local denominado Jubará, dentro da área de probabilidade.

Um fato a destacar nessa "corrida contra o tempo" foi a grande motivação do pessoal engajado na manutenção do Albatroz 6528, em Manaus: assim que a aeronave pousou, os mecânicos iniciaram o serviço de revisão e somente pararam de manhã, com a aeronave pronta para recomeçar sua missão.

Segunda-feira, 26 de junho. Foi mantida a mesma distribuição de busca na área anteriormente citada como a de maior probabilidade. Considerando que a região de Tefé, a partir desses novos dados, passou a ser considerada uma área significativa para a continuidade das buscas, alguns helicópteros foram deslocados para aquela região, inclusive alguns aviões transportando combustível. Eram ao todo dez aeronaves.

De repente, às 14:25 horas Zulu (10:25 horas em Manaus), o comandante da aeronave ALBATROZ 6539, Major Aviador Fávero, transmitiu por meio da frequência 5.105 khz, via telegrafia, uma mensagem informando que acabara de localizar o C-47 2068 nas proximidades do seguinte ponto de coordenadas: 02o15´S / 065o00'W (dois graus e quinze minutos de latitude sul,

sessenta e cinco graus de longitude oeste), próximo à localidade de "Jupará" (nome posteriormente corrigido para "Jubará"), e que o encontro se deu devido à presença de grande quantidade de urubus no local.

Em conseqüência, o centro de coordenação das buscas emitiu uma mensagem determinando que as aeronaves que se encontravam nas proximidades convergissem para o referido local, mantendo seus respectivos níveis de voo, inclusive o C-130 2451, que levava a equipe do PARASAR, com a finalidade de confirmar a informação recebida.

A seguir, foi autorizada a decolagem imediata do helicóptero UH-1D 8530 de Manaus, escoltado pelo C-47 2059, transportando parte da equipe de coordenação, alguns membros da equipe médica de Manaus e os representantes do Centro de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.

De Manaus para Tefé, decolou o C-47 2017 transportando oito tambores de combustível, os demais integrantes da equipe de coordenação e da equipe médica de apoio, e o Tenente Especialista em Meteorologia Rubens Stock, como previsor.

Após determinar o retorno das demais aeronaves engajadas na missão às suas unidades de origem, a missão de busca foi dada como encerrada às 10:25 horas e, em seqüência, ativada a missão de salvamento.

O navio "Sirius", da Marinha do Brasil, colocado à disposição do SALVAERO pela Capitania dos Portos, deslocou-se de Manaus às 19:50 horas para a localidade de Jubará com a finalidade de apoiar as tripulações e as equipes de resgate, com previsão de chegar ao destino em dois dias.

Na chegada do C-47 2059 em Tefé, às 14:42 horas, já se encontravam no solo os SA-16 Albatroz 6528 e 6539, os CA-10 Catalina 6510 e 6526 e os Helicópteros 8519 e 8523. Neste momento, portanto, foi ativado um centro de coordenação do SALVAERO em Tefé.

Em seguida, o CATALINA 6510 decolou com destino ao local do acidente levando a bordo os pilotos dos helicópteros, o coordenador da missão e seu assessor técnico, e dois integrantes do PARASAR, com a finalidade de se verificar as condições locais para o início das primeiras ações de resgate, como a abertura de uma clareira e a instalação de uma base avançada.

Entretanto, ao chegar no local, ficou evidente que seria impraticável se realizar qualquer tipo de lançamento, em vista da alta densidade da floresta e a conseqüente falta de espaço físico para pousar um helicóptero com segurança. Como a noite já estava se aproximando, e nenhuma ação de resgate poderia ser feita naquelas condições, a aeronave retornou a Tefé.

Terça-feira, 27 de junho. Devido às condições atmosféricas desfavoráveis na parte da manhã, com muitas nuvens baixas e chuva, a equipe do PARASAR iniciou suas primeiras ações de descida ao local do acidente somente no início da tarde. E por volta das 14:30 horas o helicóptero 8530 posicionou-se sobre a pequena clareira e desceram, seguidamente, por meio de cordas (rapel), o Capitão Guarany, o Capitão Sérgio, o Capitão Santos e o Sargento Lins, todos do PARASAR, e confirmam a existência dos seguintes sobreviventes: Capitão Paulo, Tenente Velly, Sargento Botelho, Sargento Barbosa e Soldado Brito. Imediatamente, os sobreviventes foram medicados e alimentados.

O resgate não foi iniciado imediatamente devido às condições precárias dos sobreviventes e à mata fechada, o que não permitiria ser feito com segurança. Foi necessário, portanto, iniciar a abertura de uma clareira maior. A equipe do PARASAR permaneceu no local trabalhando na abertura da clareira e dando apoio aos sobreviventes.

Quarta-feira, 28 de junho. O ALBATROZ 6528 e o CATALINA 6510 amerrisaram em Jubará transportando uma equipe médica, alguns integrantes do SALVAERO, seis jornalistas, mais equipamentos e tanques de combustível, permanecendo o 6510 em alerta para o transporte dos

sobreviventes. Às 12:20 horas, portanto, ativava-se o SALVAERO Jubará. Enquanto isso, o pessoal do PARASAR continuava a abrir a clareira, sendo possível ouvir-se, em Jubará, o estampido da dinamite utilizada no local do acidente.

Quinta-feira, 29 de junho. O coordenador da missão tomou todas as providências relativas à aquisição e ao transporte de urnas mortuárias para Jubará, inclusive a documentação dos mortos no acidente.

No início da tarde, o helicóptero UH-1D 8530, sob o comando do Major Aviador Muniz, pousou em Jubará e se preparou para realizar a primeira missão de resgate. Em seguida, decolou para o local do acidente com o pessoal especializado e os recursos necessários àquela tarefa.

Finalmente, teve início o resgate dos sobreviventes em quatro idas e vindas: o Tenente Velly, na primeira; o Soldado Brito, na segunda; o Capitão Paulo, na terceira; e os Sargentos Botelho e Barbosa, na última viagem. Todos os sobreviventes foram transportados de helicóptero para Jubará e, de lá, seguiram para Manaus num Albatroz. De Manaus para o Rio de Janeiro, numa aeronave Hércules C-130, que pousou no aeroporto Santos Dumont. Dali, seguiram para o Hospital Central da Aeronáutica.

Entre os dias 30 de junho e 04 de julho foi intensa a movimentação de aeronaves entre o local do acidente e as cidades de Jubará, Tefé, Manaus e Belém, devido ao resgate das vítimas fatais e o recolhimento de todo o material utilizado na missão.

Com a conclusão dos trabalhos, a missão de busca e salvamento do FAB 2068 foi oficialmente encerrada às 19:03 horas do dia 04 de julho de 1967.

O quadro abaixo resume todas as aeronaves que participaram das missões de busca e do

resgate das vítimas, incluindo sua matrícula, nome do comandante, número de saídas, horas voadas e o respectivo plano de missão.

Aeronave	Comandante	da	Aeronave	Saídas	Horas Voadas	Missão
C-46	2058	Capitão	BACELAR	06	30 h, 17 min.	MBU
C-47	2017	Tenente-Coronel	MOTA	13	55 h, 44 min.	MBU - MSA
C-47	2031	Major	ENDO	10	55 h, 11 min.	MBU
C-47	2035	Capitão	FERREIRA	10	49 h, 45 min.	MBU
C-47	2045	Major	ACKER	13	59 h, 39 min.	MBU
C-47	2059	Coronel	BREVES	06	27 h, 57 min.	MBU - MSA
C-47	2061	Major	LOPES	07	38 h, 31 min.	MBU
C-47	2084	Coronel	MURAD	04	20 h, 41 min.	MBU
C-47	2086	Coronel	ZEDIR	02	09 h, 07 min.	MBU
C-54	2408	Coronel	ASSIS LOPES	08	52 h, 29 min.	MBU
C-54	2409	Major	LINO PEREIRA	01	02 h, 30 min.	MBU
C-82	2203	Major	SEIXAS	01	09 h, 10 min.	MIA
C-82	2209	Capitão	BARBOSA	01	03 h, 09 min.	MBU
C-130	2450	Major	Pedro Luiz	08	39 h, 19 min.	MBU
C-130	2451	Capitão	Luiz Carlos	06	30 h, 09 min.	MBU - MSA
C-130	2453	Major	Teixeira	01	06 h, 00 min.	MIA
C-130	2454	Capitão	Regis	06	28 h, 35 min.	MBU
SB-17	5400	Major	Wanderley	08	61 h, 07 min.	MBU
SB-17	5408	Major	Wanderley / Capitão Lyra	06	43 h, 42 min.	MBU
SB-17	5411	Capitão	Lyra	07	49 h, 15 min.	MBU
CA-10	6510	Coronel	PROTÁSIO	02	10 h, 20 min.	MBU
CA-10	6510	Capitão	BORIS	14	39 h, 29 min.	MBU
CA-10	6520	Major	TREPTOW	02	06 h, 34 min.	MBU
CA-10	6520	Capitão	DEL TETTO	07	18 h, 37 min.	MBU
CA-10	65261°	Tenente	C LIMA	10	45 h, 30 min.	MBU
CA-10	6527	Capitão	AMADO	09	32 h, 49 min.	MBU - MSA
SA-16	6528	Capitão	CARVALHO	12	75 h, 37 min.	MBU - MSA
SA-16	6539	Major	FÁVERO	10	54 h, 14 min.	MBU - MSA
P-15	7011	Capitão	BRANDÃO	02	08 h, 50 min.	MBU
H-13	85191°	Tenente	BRITES	06	11 h, 40 min.	MBU - MSA
H-13	85231°	Tenente	ALMEIDA	04	09 h, 26 min.	MBU - MSA
UH-1D	8530	Major	MUNIZ	25	29 h, 10 min.	MSA
UC-36	29041°	Tenente	LUIZ MAURO	06	25 h, 39 min.	MBU
C-130	70515	Capitão	CARROLL (USAF)	02	09 h, 10 min.	MBU
C-183 N2606Z	Capitão	XAVIER (EUA)		02	04 h, 40 min.	MBU

Legenda: MBU: Missão de Busca; MIA: Missão de Apoio; MSA: Missão de Salvamento.

No total, foram engajadas trinta e três aeronaves, as quais realizaram 237 saídas, totalizando 1054 horas e 2 minutos de voo. Estima-se que a soma dos percursos voados seja equivalente a 288.028 km, e que tenha havido um gasto de 790.335 litros de combustível e 8.711 litros de óleo lubrificante.

Apenas como ilustração, o quadro abaixo mostra o enorme envolvimento de pessoal e de unidades militares na missão de busca e resgate às vítimas.

Recursos humanos envolvidos nas missões de busca e salvamento/Pessoas
 Coordenação do SALVAERO Geral, Rio de Janeiro. 02
 Coordenação SALVAERO Belém. 11
 Equipe de apoio do SALVAERO Belém. 13

Equipe de apoio do Núcleo de Proteção ao Vôo de Manaus. 20
Equipe de apoio do Quartel General da 1a Zona Aérea, Belém. 11
Equipe de apoio em Tefé. 05
Equipe de apoio Logístico da Comissão de Aeroportos da Região Amazônica. 01
Equipe de bombeiros do Quartel General da 3a Zona Aérea, Rio de Janeiro. 09
Equipe de informações do Quartel General da 1a Zona Aérea, Belém. 03
Equipe de manutenção da Base Aérea Belém. 17
Equipe de manutenção do Comando de Transporte Aéreo, Rio de Janeiro. 09
Equipe de pára-quedistas do Exército. 10
Equipe de resgate do PARASAR. 16
Equipe de soldados das urnas mortuárias. 02
Equipe médica da 1a Zona Aérea, Belém. 08
Equipe médica de apoio. 09
Equipe operacional da Diretoria de Rotas Aéreas, Rio de Janeiro. 08
Equipe operacional do Quartel General da 3a Zona Aérea, Rio de Janeiro. 03
Equipe operacional do Quartel General da 6a Zona Aérea, Brasília. 01
Jornalistas de O Globo, O Estado de São Paulo e Manchete. 06
Tripulantes das aeronaves. 183
TOTAL 347

Para o êxito da missão, vários fatores contribuíram e permitiram ao coordenador das buscas decidir com mais clareza, nos momentos decisivos, o caminho a seguir. Entre esses fatores, destacam-se:

1. O Centro Geral de Coordenação do SALVAERO, no Rio de Janeiro, forneceu o apoio necessário de recursos humanos e materiais, inclusive o pessoal técnico destinado às operações na área de controle de tráfego aéreo de Manaus, em vista do intenso fluxo de aeronaves engajadas nas buscas.
2. O Quartel General da 1a Zona Aérea, em Belém, forneceu apoio de combustível, transporte, alimentação e hospedagem das tripulações e colocou à disposição do coordenador da missão todas as aeronaves de sua área.
3. O Comando de Transporte Aéreo (COMTA), no Rio de Janeiro, prestou valiosa colaboração ao colocar à disposição suas aeronaves e respectivas tripulações, que se caracterizaram pelo alto nível técnico e completo desprendimento durante as missões de busca.
4. O Grupo Especial de Salvamento (PARASAR), da FAB, sob a liderança do Major Gil Lessa, com o prestimoso apoio da equipe de pára-quedistas do Exército, comandada pelo Capitão Ivo Augusto Barreto de Oliveira, exerceu o seu papel de maneira exemplar durante todo o processo, inclusive a sua participação voluntária na fase das buscas. Durante o resgate das vítimas, seus integrantes demonstraram possuir verdadeira vocação para o exercício de tarefas tão árduas, com total abnegação, altruísmo e muita coragem.
5. As Unidades Aéreas do 1o/6o e 2o/10o Grupos de Aviação forneceram as aeronaves e as tripulações específicas de buscas, que demonstraram possuir alto padrão técnico de eficiência em seu desempenho, tanto na execução na missão de busca quanto nas missões de apoio e de escolta dos helicópteros durante o transporte dos sobreviventes, de combustíveis e das urnas mortuárias.
6. É importante evidenciar o excepcional desempenho operacional da tripulação do SA-16 6528, comandada pelo Capitão Aviador João Celso D'Ávila Carvalho, a qual durante todo o decorrer da missão revelou-se incansável nos trabalhos de busca, transporte e resgate.
7. A aeronave SB-17 5408, sob o comando do Major Aviador Samuel de Barros Wanderley Filho, e

tripulada por pessoal de grande interesse pela missão, executou a reconstituição do vôo do FAB 2068, que serviu como um dado importante para se determinar a área de máxima probabilidade.

8. A Unidade Aérea 1o/2o Grupo de Aviação, com seus CA-10 Catalina, deu sua valiosa colaboração nas missões de busca e salvamento, com destaque à obtenção de informes. Foi um trabalho de tenacidade e arrojo que os comandantes dessas aeronaves realizaram, cujas informações muito contribuíram para a continuidade das pesquisas após os primeiros informes recebidos sobre ruídos da aeronave perdida, ouvidos na confluência dos rios Teles Pires e Juruema. Foi necessário pousar em todas as localidades julgadas de interesse, por se encontrarem na possível rota da aeronave acidentada.

9. O Capitão Boris Ditcheff, Comandante do CA-10 6510, e sua tripulação realizaram, a partir de Tefé, um excelente e exaustivo trabalho devido às inúmeras localidades que sobrevoaram e aterrissaram para colher detalhes sobre a passagem do 2068. Sua persistência os levou às proximidades do acidente. Esse trabalho de coleta de informes contribuiu decisivamente para que o SALVAERO pudesse determinar, quase com precisão, a área em que se encontrava a aeronave perdida.

10. O Comando Aerotático Terrestre contribuiu com os helicópteros H-13. Em tempo oportuno, nos deu a certeza de podermos utilizá-los na retirada de sobreviventes e nos possíveis lançamentos de material, o que nos deixou despreocupados para a solução de outros problemas mais imediatos. Esse Comando cedeu ainda duas aeronaves do tipo C-82, as quais prestaram um valioso auxílio nos trabalhos de busca e transporte.

11. Os Comandos das 3a e 6a Zonas Aéreas e a Direção do Parque de Material Aeronáutico dos Afonsos, com suas aeronaves tripuladas por militares dedicados e inteiramente integrados ao espírito da missão, contribuíram de maneira eficiente nas operações de busca e de apoio.

12. O navio "Syrius", posto à disposição do SALVAERO pela Capitania dos Portos de Manaus, serviu de apoio logístico à missão de busca ao proporcionar alojamento e refeições ao pessoal técnico baseado em Jubará, principalmente aos integrantes do PARASAR e aos pára-quedistas do Exército.

13. Após o seu resgate, o Tenente Velly fez chegar às mãos do coordenador o diário escrito pelo Sargento Barbosa durante os dias de sofrimento na selva, afirmando que aquele relatório representava o que realmente havia ocorrido. Disse também que o Cabo Barros havia falecido pouco antes do início do resgate, mas que todos os sobreviventes reconheciam nele o grande mérito da sobrevivência de todos. O referido relatório foi entregue ao Comandante da Primeira Zona Aérea para o destino mais conveniente.

14. Os jornalistas Fernando Portella, Reginaldo Manente, Orlando Alli, Osmar Gallo e Juvenil de Souza (Jornal O Estado de São Paulo, Jornal O Globo e Revista Manchete) souberam cumprir com dignidade os seus deveres profissionais, sempre dispostos a ajudar seus semelhantes e cooperando espontaneamente para o sucesso da missão, mesmo sob condições meteorológicas adversas.

15. Os habitantes da cidade de Jubará e sua vizinhança, com suas modestas posses e o mais alto espírito de solidariedade cristã, foram incansáveis na ajuda aos trabalhos árduos da missão, inclusive no transporte de material, na construção de abrigos e no desmatamento da área.

16. O Coronel Aviador Everaldo Breves, Comandante do C-47 FAB 2059, deu valiosa cooperação ao setor logístico, em Tefé, facilitando as decisões do coordenador e auxiliando na utilização das aeronaves pertencentes ao COMTA, durante a missão de salvamento.

17. Os auxiliares da coordenação das buscas foram incansáveis durante os dias em que trabalharam na missão de busca. Mesmo quando ainda não se podia determinar a localização da

aeronave extraviada, permaneceram em vigília para a execução dos serviços que lhes competiam. Posteriormente, durante a fase de salvamento, proporcionaram todo o apoio necessário ao coordenador para que os trabalhos fossem realizados com a máxima eficiência.

18. Cabe também registrar o gesto exemplar do Suboficial Controlador de Vôo Otávio Nery Lédo, auxiliar de coordenação: mesmo estando em gozo de Licença Especial, apresentou-se, espontaneamente, tão logo teve ciência do ocorrido com nossa aeronave, pondo-se à disposição do SALVAERO Belém e engajando-se nas buscas. Seguiu para Manaus e, posteriormente, para Jubará, a fim de ocupar esse posto avançado da operação, não medindo esforços para bem desempenhar suas funções. Por ser um profissional militar trabalhador e eficiente, que já havia atuado em várias outras missões da mesma natureza, o seu gesto não surpreendeu o coordenador da missão.

19. A equipe médica de apoio de Manaus foi incansável na assistência aos tripulantes das aeronaves engajadas nas buscas, mantendo o controle das condições físicas de todos os aeronavegantes, com a finalidade de evitar a estafa que se previa ocorrer logo após os primeiros dias da operação.

20. A equipe médica da Primeira Zona Aérea, chefiada pelo Capitão Médico Laércio Proença de Moraes, teve papel preponderante na missão de busca. Posteriormente, porém, foi substituído pelo Capitão Médico Carlos Alberto de Araújo Menezes. Com a valiosa colaboração do Major Médico Robinson Veloso, do COMTA, em perfeito entrosamento, deram assistência aos sobreviventes em Jubará e trabalharam no acondicionamento dos corpos dos companheiros falecidos.

21. No local do acidente, a assistência médica foi feita pelo Capitão Médico Rubens Marques dos Santos, do PARASAR, auxiliado pelo Capitão Médico Arlindo Bastos de Miranda Filho, da equipe de pára-quedistas do Exército, e com a ajuda do Capitão Guarany, do Capitão Sergio e do Sargento Djalma Lins e Silva, que fizeram a retirada dos corpos do local e o seu preparo para o traslado aéreo.

22. A aeronave de pequeno porte FAB 2904 foi de grande utilidade na obtenção de informes, tendo sido iniciado com ela a coleta dos dados que vieram, posteriormente, indicar a rota provável do FAB 2068, serviço esse começado na Missão de Cururu, situada entre as localidades de Jacareacanga e Cachimbo.

O Major Aviador Wilson Silva Cardoso, coordenador das buscas, concluiu o relatório da MBU FAB 2068 frisando que não havia mais nomes a declarar, mas agradeceu a todos aqueles que tomaram parte direta ou indiretamente dos trabalhos, dentro do mesmo espírito de abnegação, disciplina e amor à Força Aérea Brasileira.

SITUAÇÃO ATUAL DOS INTEGRANTES DO CORPO DE SALVAMENTO AÉREO

Nos dias atuais, para o trabalho de resgate das vítimas de acidentes aéreos são requeridas qualificações especiais de seus componentes, os quais sempre operam em situações muito críticas.

As vítimas de acidentes aéreos apresentam-se, geralmente, em situações de muita gravidade. Em atendimento de emergência, os profissionais que as socorrem podem transportá-las, aplicar máscaras de respiração, fazer imobilizações e medicá-las. No entanto, esses paramédicos (os socorristas) não possuem amparo legal no Brasil. No âmbito da Força Aérea Brasileira, entretanto, houve a necessidade de que fossem feitas algumas mudanças nessa área, a fim de se obter o amparo legal de suas atividades em tempo de paz.

O Capitão Médico Eduardo Serra Negra Camerini, do efetivo do 1o/11o Grupo de Aviação, com sua vasta experiência em medicina aeroespacial, é considerado um dos expoentes no assunto

"Resgate na Força Aérea Brasileira". Foi ele um daqueles que mais se empenharam pela legalização de um curso oficialmente reconhecido.

Numa entrevista à jornalista Léa Cavallero, durante uma reportagem sobre "Profissão Perigo", ele explica que na Força Aérea Brasileira o assunto encontra-se em processo de transição e que foi realizado um estudo no qual ficou constatada a necessidade de o profissional socorrista possuir especialização específica, mas que de fato isto não ocorria porque diferentes esquadrões possuíam distintas rotinas de resgate. Não havia uma formação padronizada e, como conseqüência, o resultado das ações se diferenciava, provocando alguns erros e problemas na formação do profissional. Portanto, a falta de amparo legal no Brasil era mais um agravante.

Atualmente, todo o trabalho em prol do reconhecimento legal do atendimento médico pré-hospitalar militar vem tendo um final feliz. O esforço pela homologação do referido curso durou mais de 10 anos e, desde maio de 2000 esse curso já vem sendo ministrado em diferentes esquadrões.

No passado, trabalhava-se empiricamente. Agora, o objetivo é formar profissionais para atuar nessa área. E os cursos já existem. O Dr. Camerini explica que o atendimento numa missão de resgate tem três pontos importantes: rapidez no atendimento, pois qualquer atraso pode custar vidas; muita calma no momento do atendimento; e segurança antes de transportar o paciente. Segundo o médico, essas etapas parecem óbvias, mas é onde ocorre o maior número de erros. Afinal, um resgate acontece quase sempre em situação limite, atípica, e, por vezes, sob severas condições meteorológicas, sem esquecer que se trata de aviação, onde o risco pode ser ainda maior se não houver um perfeito gerenciamento entre toda a equipe que está na operação de resgate.

Assim são os integrantes do Serviço de Busca e Salvamento. Começa no SALVAERO, com o planejamento, a entrada em operação das organizações apoiadoras, com as suas aeronaves durante as buscas, e depois a equipe de salvamento, bem preparada, especializada. Preparados e permanentemente treinados, porém sempre "torcendo" para que seus serviços jamais sejam necessários, pois quando começam a trabalhar, algum acidente aéreo aconteceu. O lema "Para Que Outros Possam Viver" vive permanentemente no espírito desses heróis da Força Aérea Brasileira.

VIII - ANÁLISE DO MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR (REFORMADO) PEDRO FRAZÃO M. LIMA.

À época do acidente, o então Coronel Aviador Pedro Frazão M. Lima comandava a Base Aérea de Belém, a unidade militar à qual pertencia o C-47 2068. Era, portanto, o oficial que tinha a responsabilidade de fornecer a aeronave, a tripulação e parte dos integrantes da missão.

Em sua análise, percebe-se que o planejamento daquela viagem fora demasiadamente afetado por emoções, decisões precipitadas e falta de conhecimentos básicos sobre a Amazônia, o que resultou em grande tragédia. "Lamento que, naquela época, não tenham me convocado para participar do planejamento, nem tampouco me dado conhecimento daquela missão, que se tornaria desastrosa!", comentou o Brigadeiro Frazão.

Na madrugada do dia 16 de junho de 1967 o então Coronel Frazão já estava dormindo quando o Oficial de Operações da Base o acordou pelo telefone. Visivelmente preocupado, relatou-lhe alguns dados sobre a missão da aeronave 2068 para Cachimbo, que havia sido ordenada pelo Quartel General da 1a Zona Aérea. Resumidamente, foram estas as palavras do diálogo entre ambos:

- Comandante, desculpe-me pela inconveniência do horário, mas preciso lhe colocar a par de uma situação muito delicada. Embora o QG-1 tenha me recomendado que guardasse sigilo absoluto, por dever de lealdade e subordinação sinto-me na obrigação de acordá-lo em face dos acontecimentos em curso!

- Então, prossiga!

- O C-47 2068 está numa missão de caráter militar, atendendo a um pedido de socorro do Destacamento de Cachimbo contra um possível ataque de índios. O avião chegou a Jacareacanga ao anoitecer e a tripulação já se preparava para pernoitar quando chegou um radiograma do QG-1 ordenando sua decolagem imediata para Cachimbo e durante o vôo, ocorreu uma pane total de radiocompasso. Dessa forma, o piloto não conseguiu encontrar Cachimbo. Após ter realizado o procedimento "quadrado crescente", sem resultado, o piloto decidiu retornar a Jacareacanga. Por estar sem o radiocompasso, também não encontrou Jacareacanga e, de onde estava, prosseguiu voando para Manaus no rumo 330 graus magnéticos, na esperança de localizar Manaus pelo reflexo das luzes da cidade. O avião está transmitindo mensagens por telegrafia, mas não consegue situar-se em relação ao solo devido ao horário e também porque a região está coberta por nuvens baixas!

Amargurado com o que acabara de ouvir, o coronel respondeu:

- Infelizmente, tenente, o nosso avião está perdido. Não vai encontrar Manaus e será um milagre se conseguir achar algum lugar seguro para pousar. Espere-me na Sala de Operações, pois estou indo imediatamente!

- Ciente!

O Coronel Frazão estranhou o fato de o Quartel General ter ordenado a decolagem da aeronave à noite, pois a pista de Cachimbo não possuía balizamento nem iluminação. "Até criança que assiste a filmes de faroeste sabe que índio não ataca à noite. Deve estar havendo algo de muito sério!", pensou o coronel, enquanto se preparava para sair.

Ao chegar à Sala de Operações, o Coronel Frazão leu rapidamente as mensagens que deram origem à missão e as subseqüentes. "Perdi as últimas esperanças de que a tripulação se salvasse, tanto mais que o avião era um C-47. Se fosse um Catalina, poderia pousar na água, caso encontrasse algum lago ou rio sem nevoeiro, e até resistiria melhor ao impacto com a mata, por ter asas altas e ainda possuir uma estrutura mais robusta!", comentou o Coronel Frazão.

Em sua análise (numeradas para futuras referências) sobre o acidente com o FAB 2068, o Major-Brigadeiro-do-Ar (Reformado) Pedro Frazão M. Lima identifica uma infeliz convergência de fatores contribuintes, que a situação e as mensagens foram demonstrando, conforme se segue:

1. O efetivo de pessoal do Destacamento de Cachimbo fora substituído havia pouco tempo por gente nova e inexperiente na Região Amazônica e, por isso, desconhecia que os índios, naquela época do ano, costumavam atravessar a chapada da Serra do Cachimbo em busca de melhores áreas de caça e pesca. Acidentalmente, os índios, em seu trajeto daquele dia, passaram por uma das cabeceiras da pista de pouso e, curiosos com o que avistaram, puseram-se a observar de longe as instalações.

2. O pessoal do Destacamento, ignorando a razão da presença dos índios, ficou amedrontado, talvez porque eles portassem arcos e flechas (o índio nunca se afasta da aldeia, ou viaja, desarmado) e não atentou para o fato de que eles estavam com as famílias e sem pintura - índios em pé-de-guerra nunca levam as famílias e apresentam-se pintados. Não tivesse alguém notado os índios na cabeceira da pista, eles teriam continuado sua viagem sem problemas, e nada teria acontecido.

3. Como se aproximava um C-47 que ia do Rio de Janeiro para Manaus, conduzindo o comandante da III Zona Aérea e sua comitiva, o comandante do Destacamento o informou da situação, via fonia. O comandante da aeronave fez uma passagem baixa sobre os índios, que debandaram, apavorados, para dentro da mata, deixando até seus apetrechos de viagem. E não mais retornaram.
4. Depois do pouso, o comandante da 3a Zona Aérea, também ignorando as particularidades regionais, raciocinou à moda do faroeste americano e deu partida ao processo de informações e ordens, resultando no trágico acidente.
5. Ordenou o pouso de um avião comercial que voava de Manaus para Brasília, a fim de evacuar as famílias dos sargentos da guarnição de Cachimbo. Informou a ocorrência que ele acabava de ver, e de concluir a respeito, ao Ministro da Aeronáutica, ao Estado-Maior da Aeronáutica e ao Comando da então 1a Zona Aérea: o Destacamento estava sob ameaça de um ataque de índios. A partir daí, começaram as ordens e providências para socorrer Cachimbo.
6. Em Belém, o Comandante da 1a Zona Aérea estava de férias no exterior e o Chefe do seu Estado-Maior, profundo conhecedor da região, encontrava-se no Rio de Janeiro a serviço. O Comandante do Parque de Material Aeronáutico de Belém, por ser o oficial mais antigo na área de jurisdição, havia assumido o Comando da Zona Aérea na ausência do comandante efetivo. Com pouco conhecimento das particularidades da Amazônia, louva-se apenas nos conhecimentos do Oficial de Informações do QG-1, que a essa altura sabia da presença de agentes subversivos do Partido Comunista ao longo do Rio Araguaia, que mais tarde resultou na guerrilha de Xambioá. Esse fato, certamente, influenciou como uma das hipóteses no planejamento da missão de socorro.
7. Por conta das notícias transmitidas pelo comandante da 3a Zona Aérea a partir de Cachimbo, o QG-1 desencadeou a operação por meio de uma suposta Missão de Misericórdia (MMI), presumindo uma possível infiltração subversiva entre os índios, ou mesmo um disfarce dos subversivos para confundir o pessoal do Destacamento.
8. De tudo isso, o Comandante da Base Aérea de Belém (que era eu mesmo) ficou sabendo (até ser acordado pelo Oficial de Operações) apenas que ia sair uma MMI para Cachimbo. E saídas de MMI constituíam fato corriqueiro em Belém. Mas, quando na Sala de Operações li o radiograma com a classificação SNM (Segurança Nacional Militar), ordenando a decolagem do C-47 2068 à noite para Cachimbo, fiquei ainda mais preocupado. A classificação SNM só é utilizada como recurso extremo, que naquele caso parecia-me bastante questionável.
9. Se o QG-1 tivesse tomado por si mesmo a decisão de expedir um radiograma com essa classificação, teria sido um procedimento temerário porque, no caso de uma ação subversiva disfarçada, esperar a chegada em Cachimbo ao amanhecer do dia seguinte seria menos perigoso do que arriscar um pouso à noite em uma pista precária, sem iluminação e desconhecendo o tipo de recepção que poderia enfrentar.
10. Além disso, para a guarnição de Cachimbo, a chegada de reforços à noite, que poderiam ser facilmente neutralizados em caso de uma ação subversiva, não mudaria em nada a situação. Uma ação subversiva teria, em primeiro lugar, bloqueado a pista e só permitiria qualquer iluminação e balizamento como armadilha. Algo de muito sério deveria estar acontecendo, que não seria um simples ataque de índios.
11. Tentamos uma comunicação com a aeronave, via radiotelegrafia, mas não obtivemos resposta. Provavelmente, o seu receptor poderia estar em pane, ou a má propagação do sinal telegráfico estaria impedindo o contato. A partir daí, usando as informações fornecidas pelo C-47 2068 às cegas sobre sua movimentação e louvado na minha experiência de voo na referida área, passei a fazer meus cálculos de navegação para saber onde poderia estar a aeronave perdida e

onde ela poderia chegar até acabar o combustível, ou tomar outra decisão.

12. Eu sabia, por experiência própria, que naquela época do ano o vento de través deriva da rota verdadeira para oeste, mais ou menos 5 minutos de voo para 30 de avanço. Com isso, reconstituí a rota seguida pelo C-47 2068 para Cachimbo, e daí para Jacareacanga e Manaus. Achei, como resultado dos cálculos, que o avião havia passado a oeste de Cachimbo, a uma distância que não permitiria ver o Destacamento no escuro. E, provavelmente, passara antes que o pessoal de terra tivesse feito a sinalização luminosa de emergência, pois ainda não havia notícia de terem tomado essa providência. Da mesma forma, por efeito do vento, o avião passou de volta a oeste de Jacareacanga e nada avistou, certamente por estar muito distante dali. Um outro C-47, o 2086, que pernoitava em Jacareacanga, fora solicitado a sobrevoar o campo com os faróis acesos, mas também não foi visto pelo 2068.

13. Daí, o C-47 2068 tomou o rumo 330 graus, para Manaus, porém derivando sempre para oeste, devendo passar por sobre o lago Tefé, que não seria visto, e nem a cidade, tanto pelo nevoeiro como porque naquele tempo nenhuma cidade do interior da Amazônia, exceto Manaus e, talvez, Santarém, dispunha de iluminação (quando tinha alguma) após as 21:00 horas. E Manaus também não seria avistada devido à distância, mesmo que estivesse sem nevoeiro. Prosseguindo no rumo 330, conforme os meus cálculos, concluí que o 2068, depois de atravessar o rio Solimões, devia esgotar o combustível em um ponto de coordenadas, que não me recordo mais, sobre mata fechada, antes de alcançar o Rio Negro.

14. E tomando esse ponto como centro, estabeleci um quadrado de 50 milhas para cada lado - como margem de segurança - onde deveria ser encontrado o avião. Depois fiquei acompanhando as mensagens emitidas pela aeronave, até o momento em que desapareceu o sinal contínuo de telegrafia, que o operador de rádio ligou, para marcar a hora de seu pouso forçado. Foi mortificante esse acompanhamento, porque o avião não recebia as nossas mensagens. Se funcionasse o rádio, seria tão fácil tê-lo orientado de volta para a rota correta. Senti mais ou menos o que senti o próprio Dr. Paulo (um dos sobreviventes) após o acidente, vendo os companheiros feridos, uns mortos, que ele poderia tratar e salvar se tivesse meios ao seu alcance e caso suas próprias condições físicas não o impedissem.

15. Logo que iniciou o expediente do QG-1, no dia 16 de junho, levei meus cálculos ao Comandante da Zona Aérea em exercício, para que ele desse início às buscas com mais segurança. Ele, entretanto, preferiu acreditar em suas próprias suposições, mesmo contrariando as informações das mensagens expedidas pela tripulação, nas quais fundamentavam os meus cálculos (estaria eu errado ou a tripulação mentindo?).

16. Quando o Chefe do Estado-Maior - de absoluta experiência na Amazônia - voltou do Rio de Janeiro expus-lhe o meu raciocínio e os meus cálculos. Ele seguiu de imediato para Manaus a fim de assumir as operações de busca. Chegado em Manaus, ele recebeu um plano bem elaborado pelo Major Cardoso, Chefe do Serviço de Busca e Salvamento da 1ª Zona Aérea, e prontamente o aprovou, sem restrições.

17. Esse plano constava de expedir aeronaves de vários tipos, que pudessem pousar tanto em terra como em água, e até em clareiras (como helicópteros), partindo de Cachimbo, em forma de leque, para ambos os lados da rota Cachimbo/Jacareacanga/Manaus. Pousando aqui e ali, as tripulações foram interrogando moradores locais sobre a passagem de um avião naquela noite e hora. Com isso, descobriu-se a rota verdadeira de um avião (que coincidiu com os meus cálculos efetuados na noite do acidente), determinando o encontro da aeronave perdida na área que eu havia previsto.

18. Foi a operação de busca mais longa, mais vultosa, mais dispendiosa, mais instrutiva e mais persistente (teoricamente, essas operações são suspensas após uma semana sem sucesso, mas a coordenação das buscas insistiu convictamente e teve sucesso) que a FAB já fez, em toda a sua história, movida pelo sentimento de solidariedade humana.

19. Por um golpe de vista de um tripulante de uma das aeronaves da missão de busca, o C-47 2068 foi encontrado, meio encoberto, numa pequena brecha aberta na selva pelo impacto do aparelho. Os que pereceram, e os sobreviventes, foram retirados pelo PARASAR, como conta o Dr. Paulo. Lamento que as buscas não tenham sido feitas, desde o início, na área que eu indiquei, o que certamente teria salvado mais um ou dois participantes da missão e ainda amenizado o sofrimento de todos.

20. Ainda hoje não me conformo com as decisões do então Comandante da Primeira Zona Aérea em exercício, escondendo-me o conhecimento e o planejamento daquela missão, para a qual o meu conhecimento e experiência teriam sido mais úteis do que o seu excesso de segurança ou de precipitação. Entre as condicionantes da eficiência de um Estado-Maior, para uma decisão acertada do Comandante, estão o confronto de idéias com os seus pares, a consulta aos conhecimentos e experiências e o freio às precipitações. A precipitação não é apenas uma das inimigas da perfeição; mais do que isso, ela condiciona os desastres. Posso dizer, sem receio, que o desastre do C-47 2068 ocorreu por um acidente de substituição temporária de comando, agravado pela ausência do Chefe de Estado-Maior, que se encontrava em serviço fora da sede. Se ele estivesse em Belém, com sua experiência e conhecimento dos problemas da região, tudo seria diferente, e o acidente não teria ocorrido. Foi, como já disse, uma convergência infeliz de fatores adversos.

21. Se eu tivesse tido conhecimento do exato conteúdo da missão e também acompanhado o seu desenrolar, jamais teria concordado com a decolagem daquela aeronave à noite, e com pane de radiocompasso, a menos que a chegada em Cachimbo se fizesse já com a luz do dia. Mesmo que o radiograma SNM, ordenando a decolagem imediata, tivesse sido expedido pelo Ministro da Aeronáutica, de nada valeria para a missão do C-47 pousar em Cachimbo antes da primeira claridade do dia, tanto mais presumindo ser uma ação de guerrilha.

22. Em Belém, durante as operações de busca, a imprensa sensacionalista e irresponsável castigava a FAB e os familiares das vítimas com notícias mentirosas e deprimentes, atingindo as raias da perversidade. Um dos jornalistas, que não merecia a condição de humano, chegou a publicar fotografias de algumas urnas funerárias que a FAB teria encomendado para os supostos mortos e que escondia esse fato do público e das famílias das vítimas. Para tanto, usou o artifício sórdido de fazer uma reportagem sobre a vida e o trabalho de um fabricante desses artigos, tirando fotografias da sua oficina em fases de trabalho e também fotografias de caixões já terminados, para dar a impressão de que teriam sido encomendados pela FAB. Quando a notícia saiu, evidenciando-se a sua verdadeira intenção, o próprio fabricante de urnas sentiu-se repugnado.

23. Como o Comandante da Primeira Zona Aérea naqueles dias em exercício esquivava-se de rebater a imprensa, decidi utilizar a TV local, a qual me ofereceu tempo suficiente, aparentemente repugnada com as falsas notícias publicadas nos jornais, ou pretendendo atrair para si as atenções do público. E assim eu pude detalhar como estavam ocorrendo, até aquele momento, as buscas à aeronave perdida, na tentativa de aliviar a população e as famílias angustiadas. Aproveitei também a oportunidade para qualificar corretamente o procedimento e o expediente sujo daquele jornalista perverso que, finalmente, não teve mais o que dizer.

24. Encontrado o avião e recolhidas as vítimas, mais ou menos às 22:00 horas do dia do resgate recebi um radiograma de Manaus informando que um C-130 já havia transportado os sobreviventes para o Hospital Central da Aeronáutica, no Rio de Janeiro, e que às 05:00 horas da manhã pousaria na Base Aérea um outro C-130 trazendo para Belém os corpos dos que haviam perecido. Na mesma hora acionei o Serviço de Intendência da Base, de modo a serem tomadas as providências exigidas. Haveria necessidade de certos artigos para as exéquias e os comerciantes do ramo, sollicitamente, abriram seus estabelecimentos à meia noite, a fim de fornecer o que fosse preciso.

25. Trabalhei na carpintaria com os operários até as 04:00 horas da madrugada, planejando e armando peças necessárias aos suportes das urnas para a missa, que seria rezada às 09:00 horas da manhã, num dos hangares da Base. A igreja enviou um grupo de 17 sacerdotes para uma missa em conjunto por todos os mortos.

26. Passada essa terrível fase, fui ao Rio de Janeiro a serviço e dei uma chegada à Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica. Antes de servir em Belém, eu havia sido instrutor daquela Escola. Em lá chegando, alguns colegas interessados em estudos e problemas de acidentes aeronáuticos, me perguntaram por que a tripulação não havia protelado a decolagem para chegar em Cachimbo com a luz do dia, ou por que não seguiram direto para Brasília, em vez de Manaus.

27. Respondi que, se tivesse sido eu o comandante daquele avião, sem saber o que se passava à distância, e recebesse um radiograma com a classificação SNM, mesmo que já estivesse sem roupas, não perderia tempo em vesti-las e decolaria imediatamente. Sentindo-se perdidos, os pilotos, que ainda eram tenentes (um deles havia sido promovido recentemente a capitão) e com sua maior experiência de voo na Amazônia, certamente não desejavam se arriscar em voar para uma região pouco conhecida e ainda montanhosa, e também sem poderem se comunicar pelo rádio. O gato perdido procura sempre voltar para sua casa.

28. E acrescentei: se vocês querem estudar um problema e ensinar nesta Escola como se deve comandar, e quais devem ser as qualidades necessárias a um comandante, podem começar analisando o problema a partir do radiograma SNM para trás. Porque, daí para diante, foi uma página brilhante de disciplina, coragem, noção de cumprimento do dever, sangue frio e até de heroísmo, infelizmente desperdiçada, como tantas outras coisas que se faz neste país. E eles ficaram calados.

29. Anos mais tarde, quando eu era Diretor do Centro Técnico Aeroespacial, em São José dos Campos, SP, em conversa com um dos meus auxiliares, coronel, o assunto levou-me a comentar aquele acidente. E ele disse algo que me deixou estarecido. Relatou-me que alguns anos antes, quando servia no Comando de Transporte Aéreo, no Rio de Janeiro, o seu comandante reuniu os oficiais para tratar de assuntos administrativos da Unidade e, aproveitando a oportunidade, comentou sobre o acidente do C-47 2068, responsabilizando-me pelo ocorrido. Supondo que ele fez essa afirmação por desconhecer que, naquela época, as ordens de missão eram expedidas diretamente pelo QG-1, cabendo à Base Aérea de Belém apenas fornecer os meios materiais e pessoais para as missões de rotina, como o Correio Aéreo Nacional, as Missões de Misericórdia ou quaisquer outras que o QG-1 ordenasse.

30. Informei-lhe, então, que esse seu ex-comandante era, na época, o Comandante da então Sexta Zona Aérea, em Brasília, e que ele também havia ordenado uma outra missão, na mesma noite, sobrepondo-se à missão do C-47 2068 da Primeira Zona Aérea, cuja aeronave estava acompanhada por dois aviões monomotores, do tipo T-6. Felizmente, essa aeronave (C-47 2045) conseguiu chegar, sem problemas, a Cachimbo porque, além de estar com o seu equipamento de navegação funcionando normalmente, o piloto tomou medidas de segurança próprias, retardando a decolagem da Ilha do Bananal, onde se encontrava, e com autonomia suficiente para amanhecer o dia ainda voando. Entretanto, apesar dessas medidas, se ocorresse uma situação anormal, como uma condição meteorológica desfavorável, por exemplo, levando os dois aviões T-6 (que não possuíam equipamento para navegação noturna) a se desgarrarem do C-47, eles também estariam na mesma situação de risco.

31. Para comprovar o que disse, mandei buscar os radiogramas sobre a missão - que ainda os tenho em arquivo - e pedi que ele os lesse e concluísse de quem era a responsabilidade. O coronel ficou impressionado com a leviandade de seu antigo comandante e me agradeceu pelo restabelecimento da verdade, tirando-lhe da mente um julgamento injusto.

32. Por volta de 1980, passando pela Base Aérea de Belém, tive uma desagradável surpresa: a

placa de bronze feita em memória dos mortos do acidente com o C-47 2068, que de um lado continha os nomes de cada um e do outro uma frase que escrevi exaltando o seu valor, não estava mais lá. Eu a mandara confeccionar e afixar num pequeno jardim no meio da praça, em frente ao T-1, o cassino e hotel de trânsito de oficiais. Porém o jardim havia sido substituído por um pequeno lago, com uma ilhota no centro, habitada por alguns macacos, certamente para divertir os viajantes. E não vi a placa. Retornando a Belém, recentemente, entretanto, encontrei a referida placa instalada em local de pouco destaque, passando até despercebida, como que escondendo uma realidade.

33. E, assim, com ações precipitadas, decisões inconseqüentes, medo de enfrentar a realidade, desprezo pelos nossos valores e com essa falta de memória em todos os campos da vida nacional, vamos escrevendo a história desta Nação.

Major-Brigadeiro-do-Ar (Reformado) Pedro Frazão de M. Lima.

IX - TRINTA ANOS DEPOIS

O ano de 1967 certamente representou um marco histórico para a Força Aérea Brasileira, e em particular para os seus integrantes da Amazônia. É uma região única no planeta, com características bem peculiares: sua etnia indígena, sua miscigenação, seus usos e costumes, suas crenças, suas riquezas naturais e o seu clima tropical quente e úmido.

Certamente é um Brasil diferente, principalmente para aqueles que para ali se transferem, voluntária ou involuntariamente. No início há um choque: calor e umidade elevados, a alimentação típica e, principalmente, a grande distância da "terrinha"; dá uma vontade enorme de voltar. Mas, depois de algum tempo, muitos companheiros se apegam tanto à região que terminam se fixando definitivamente, principalmente em Belém e Manaus. Isto, de certa forma, trouxe uma grande integração à Amazônia, introduzindo na região costumes, culinária, danças e, por outro lado, absorvendo os hábitos locais, suas músicas típicas e a miscigenação étnica na constituição das famílias; é uma das contribuições das nossas Forças Armadas ao desenvolvimento regional.

Nos quase dez anos de serviço ativo na Amazônia (entre os anos de 1966 e 1977, com um intervalo de dois anos em Curitiba), tivemos o privilégio de vivenciar a sua real dimensão devido aos deslocamentos que fazíamos entre os mais de trinta Destacamentos de apoio à navegação aérea, existentes naquela época, cujo único meio de transporte eram, na maioria das vezes, os velhos Douglas C-47 (uma versão militar dos DC-3 da aviação comercial) e os CA-10 Catalina (conhecidos como "pata-choca"), do Correio Aéreo Nacional. Era uma verdadeira aventura aqueles vôos "intermináveis" sobre o grande "tapete verde".

E o Destacamento de Cachimbo, situado no sul do Pará, era um daqueles pontos "perdidos" na imensidão da selva. Nos dias atuais, entretanto, muita coisa mudou, principalmente no que diz respeito aos recursos disponíveis para a segurança de vôo na região: pistas asfaltadas com balizamento elétrico e sistemas modernos de auxílio à navegação aérea, por exemplo, já é uma realidade em praticamente todos os aeródromos controlados pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo, do Comando da Aeronáutica. Mas, para aqueles velhos companheiros que decolaram de Belém às 14:10 horas do dia 16 de junho de 1967, com destino a Cachimbo, a missão ainda não havia sido concluída.

Assentada a "poeira", os comentários nos meios militares sobre o ocorrido pareciam não ter fim, principalmente entre aqueles que participaram direta ou indiretamente dos fatos. Alguns se referiam aos grandes erros da missão, enquanto outros evidenciavam o papel grandioso do

SALVAERO e do PARASAR durante a MBU FAB 2068 (Missão de Busca e Salvamento à Aeronave FAB 2068), aquela que ficou conhecida como "a mais longa, a mais vultosa, a mais dispendiosa, a mais instrutiva e a mais persistente" da Força Aérea Brasileira.

Entretanto, no âmbito da população civil de Belém e da sua região metropolitana, os comentários restringiam-se praticamente aos aspectos emocionais, como as notícias dos jornais (muitas delas carregadas de insinuações sensacionalistas e irresponsáveis), a chegada dos corpos, a missa de corpo presente com os caixões enfileirados, a dor dos familiares das vítimas e o momento de maior emoção, o enterro dos mortos.

Após a alta do hospital, já recuperados física e emocionalmente, cada um dos sobreviventes procurou, à sua maneira, voltar à vida normal. Na época, o diário escrito pelos sobreviventes, porém pelas mãos do Sargento Barbosa, foi publicado pela revista "O Cruzeiro", o que manteve o assunto da missão do C-47 2068 em destaque no país.

O Tenente Velly, após completo restabelecimento, matriculou-se em um dos cursos de engenharia do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), em São José dos Campos, SP. Ao seu término, requereu sua transferência do Quadro de Especialista em Tráfego Aéreo para o de Engenharia, o que lhe proporcionou um novo posto na carreira militar, o de Capitão Engenheiro.

Lamentavelmente, porém, quando se encontrava "na rampa de decolagem da nova carreira", foi transferido para a reserva por força da legislação vigente, devido ter atingido a idade-limite de permanência no serviço ativo. Numa linguagem bem "FABiana", foi "premiado" com a "expulsória" devido a idade. Em consequência, ingressou na Universidade Federal do Pará, como professor, onde permanece até hoje.

Com o passar dos anos, os novos integrantes da Força Aérea conheciam o assunto apenas pelo que ouviam dos "veteranos". Com apenas alguns documentos que registravam os fatos, as lembranças foram lentamente se apagando, e até os próprios sobreviventes foram esquecidos, a ponto de não mais se encontrarem.

Em 1996, porém, por iniciativa do Comandante da Base Aérea, a revista "Base Aérea de Belém" publicou um artigo sobre o C-47 2068, com o título "A História do FAB 2068 - Força Aérea Brasileira 2068: Presente!", fazendo um resumo do acidente. Este fato deu motivo suficiente para se localizar os sobreviventes e promover uma homenagem solene, na Base Aérea de Belém, com a presença de autoridades e de um dos integrantes do PARASAR, o então Capitão Guarany. Segundo palavras do Sargento Botelho, o mecânico da aeronave, esse ato representou, para todos eles, um segundo resgate, desta vez para o seio da Força Aérea, depois de muito tempo. Por problemas de saúde, o Capitão Médico Paulo Fernandes não pode comparecer ao referido evento.



Reunião dos sobreviventes do FAB 2068: da esquerda para a direita: Major Brigadeiro-do-Ar Mayron dos Santos Pereira, Comandante do Primeiro Comando Aéreo Regional, Capitão Engenheiro (da reserva) Luiz Velly, Sargento Raimundo Mirassol Botelho, Sargento Gilberto Barbosa de Souza, Soldado Ivan Manoel Pinheiro de Brito, Brigadeiro-do-Ar Mário Caminha Leite, Comandante da Segunda Força Aérea, Coronel Aviador (da reserva) Roberto Câmara Lima Ypiranga dos Guaranys, integrante da equipe de resgate do PARASAR, Major Aviador Breno Santos, Comandante do 1o/8o Grupo de Aviação, e Coronel Aviador Mark de Matos, Comandante da Base Aérea de Belém.

Meses depois, o Coronel Aviador Antonio Ricieri Biasus e o Tenente-Coronel Aviador Miguel Ângelo Braga Grilo, foram chamados para dirigir o "Grupo Executivo para implantação do Campo de Provas Brigadeiro-do-Ar Haroldo Coimbra Velloso", em Cachimbo, PA, o "GEICAMP". Ao chegarem, notaram o empenho e a dedicação dos militares e civis que lá trabalhavam e a importância do apoio aéreo para aquela localidade.

Daí surgiu a idéia de se trazer os sobreviventes, trinta anos depois, para completarem a missão iniciada em 15 de junho de 1967. A iniciativa foi levada ao conhecimento do Comandante da Segunda Força Aérea, que a aprovou e permitiu que, mesmo simbolicamente, a "tarefa" fosse terminada.

Na solenidade de Campo Grande, durante a comemoração ao "Dia da Aviação de Busca e Salvamento", 26 de junho de 1967, data em que foram avistados os destroços do FAB 2068, compareceram todos os sobreviventes: o Capitão Médico Paulo Fernandes, o Capitão Engenheiro Luiz Velly, o Sargento Raimundo Mirasol Botelho, o Sargento Gilberto Barbosa de Sousa e o (ex-soldado) Cabo Ivan Manoel Pinheiro de Brito. Estavam presentes também os ex-Capitães Guaranys e Santos (o "Doc"), os primeiros a prestar socorro médico aos sobreviventes após descerem por meio de cordas do helicóptero até o solo.



Da esquerda para a direita: Santos, Guaranys, Paulo Fernandes, Velly, Botelho, Barbosa e Brito.

Foi muito emocionante esse encontro, quando o Capitão Velly pode repetir aquela frase que disse ao Capitão Guaranys no dia do resgate: **EU SABIA QUE VOCÊS VIRIAM!**

O Capitão Paulo Fernandes, por motivos de saúde, não pode estar presente, mas os demais sobreviventes seguiram para Cachimbo. Em outra solenidade, durante a leitura da "Ordem do Dia", perante todo o efetivo do GEICAMP, e com a presença de alguns integrantes do PARASAR e da tripulação de uma aeronave do Esquadrão de Transporte Aéreo (ETA-1), de Belém, eles puderam afirmar que, simbolicamente, a missão do C-47 FAB 2068 havia sido, finalmente, cumprida, que era chegar ao seu destino: Cachimbo.



Da esquerda para a direita: Paulo Fernandes, Velly, Botelho, Barbosa e Brito.

Para deixar registrado o evento tão simbólico, foi inaugurado em Cachimbo um monumento alusivo à Odisséia do C-47 2068, com os dizeres: "FORÇA AÉREA 2068 30 ANOS - MISSÃO CUMPRIDA". Este monumento representa a lição de esperança e de amor à Força Aérea e aos seus integrantes.



Da esquerda para a direita: Tenente André Luiz (ETA-1), Cabo Brito, Coronel Aviador Biasus, Sargento Barbosa, Sargento Botelho, Capitão Velly, Tenente Nogueira (ETA-1) e Tenente-Coronel Aviador Braga (GEICAMP).

X - COMO TUDO TERMINOU

Embora muito já se tenha escrito sobre a aeronave C-47 2068 da Força Aérea Brasileira, os autores deste trabalho decidiram deixar sua despreziosa contribuição sobre o referido tema como uma colaboração aos anais da história da aviação brasileira.

Certamente, muito pouco ou nada de novo foi acrescentado ao que já se conhecia, e nem seria esta a intenção: apenas reviver e relembrar, para que jamais se repita o ocorrido. Principalmente na aviação, o erro humano é uma realidade e pode se repetir, mesmo à nossa revelia, porém a lição permanece. Fatos ocorridos há muito tempo podem depois ser contestados, pois as opiniões representam pontos de vista, subjetividades; mas a verdade sempre prevalecerá.

Inicialmente, deixamos o leitor à vontade para dar, a si próprio, asas à imaginação. Descrevemos a localidade de Cachimbo como era na época, em 1967: mais ou menos como um vilarejo perdido na imensidão da selva, porém habitado por alguns militares e civis que ali permaneciam, temporariamente, a serviço da aviação brasileira.

No dia-a-dia de cada profissional, suas atividades rotineiras se encarregavam de fazê-lo esquecer o seu isolamento. Guardada as devidas proporções, seria equivalente à vida de um astronauta em seu laboratório espacial: aquele é o seu mundo. Somente quando se aproxima o

dia de retorno à "civilização" é que se dá conta da realidade. Por conta disso, a véspera é tomada por momentos de ansiedade e tristeza.

Havia também aqueles que sentiam prazer em se "desligar" dos problemas da cidade grande. Após alguns meses em Belém ou Manaus, retornavam a Cachimbo ou a algum outro destacamento que lhes oferecesse a oportunidade de viver a natureza: caçando, pescando ou colhendo mel diretamente das colméias selvagens, durante suas horas de lazer.

E tudo realmente começou devido a uma verdadeira convergência de fatores que, de certa forma, desencadearam os principais acontecimentos. "Por que tudo isto foi acontecer?", perguntavam-se os sobreviventes naquela sexta-feira fatídica. A resposta poderia ser qualquer uma. O fato é que tudo aconteceu naturalmente, como se já estivesse "escrito nas estrelas". O leitor certamente tirará suas próprias conclusões.

Inaugurado oficialmente em 20 de janeiro de 1954, portanto treze anos antes, o Destacamento de Cachimbo, salvo engano, jamais passou por tamanha surpresa. Quanto à existência de índios na região, isto realmente era de conhecimento de todos, pois havia informações, na época, que tribos Caiapós ocupavam uma grande área entre o sul do Pará e o norte de Mato Grosso, abrangendo, portanto, a Serra do Cachimbo.

Por volta do ano de 1960, por exemplo, uma expedição composta por dois ingleses saiu de Cachimbo e se embrenhou mata adentro, com a finalidade de "estudar a natureza". Na verdade, tratava-se de garimpeiros disfarçados de pesquisadores, com autorização das autoridades competentes. Como utilizavam o destacamento como base de apoio, depois de alguns dias um deles retornou a Cachimbo para obter mais suprimento de comida e remédios. Entretanto, ao retornar ao local em que permaneceu sozinho o seu companheiro, o encontrou morto a flechadas.

Este fato, divulgado pela imprensa da época, nos mostra que é muito difícil, para quem vive isolado na selva, cuidando de seus afazeres profissionais, saber até que ponto algumas dezenas de índios rastejando sobre uma pista de pouso oferecem, ou não, algum perigo. O arrepio que os integrantes de Cachimbo sentiram na própria pele, naquela manhã de 15 de junho de 1967, não lhes permitiria raciocinar com as possibilidades de índios viajando com suas famílias, a procura de melhores áreas de caça e pesca.

Em sua fuga desesperada, deixaram para trás arcos, flechas, bordunas e balaios de comida. Quanto ao fato de estarem ou não pintados para a guerra, sabe-se que utilizavam uma espécie de tinta a base de carvão sobre todo o corpo, talvez até como repelente de insetos. Muitas das flechas abandonadas se encontravam amarradas, porém havia arcos com flechas em condições de uso imediato. Também deixaram grande quantidade de "bordunas", uma espécie de tacape quase do tamanho de um taco de bilhar, porém bem mais grosso e pesado. Estas, realmente, representavam armas de ataque e defesa. Os balaios de comida, feitos de cipó, foram muito bem-vindos. Dentro havia carne defumada, castanhas-do-pará e carvão em pó, embrulhado em folha seca. Embora desconfiados, ainda chegamos a provar daquela iguaria indígena, meio ressecada e sem sal.

Aquele foi um dia, realmente, excepcional para os moradores de Cachimbo. Após a evacuação de mulheres e crianças, realizada pela aeronave da Vasp, e a decolagem do FAB C-47 2078, com destino a Manaus, os residentes masculinos se prepararam para uma possível reaproximação dos índios. Sabiam, entretanto, que reforços chegariam a qualquer momento, mas não havia nenhuma suspeição a respeito de possíveis "guerrilheiros". Esta hipótese fazia parte somente dos planos do Comando da Primeira Zona Aérea, em Belém.

Perto da meia-noite, e ainda durante os momentos de incerteza quanto à chegada do 2068, uma outra aeronave, pertencente ao Sexto Comando Aéreo Regional, de Brasília, o C-47 2045, pousou em Cachimbo com uma equipe de apoio destinada ao reforço daquela unidade de proteção ao

vôo.

Daí em diante, com o C-47 2068 voando à deriva, todas as atenções se voltaram para a referida aeronave. Cachimbo? Ataque de índios? Isto era assunto encerrado, até porque já havia chegado reforço suficiente para resolver a questão. A preocupação agora era o extravio do avião.

Entre os dias 16 e 26 de junho, o assunto dominante em praticamente todas as Unidades da Força Aérea, particularmente na Amazônia, era a busca pelo C-47 2068, inclusive em Cachimbo, o pivô da história. Dias antes de o SALVAERO encontrar os destroços, estava de regresso em Cachimbo, retornando de sua viagem a Belém, o Sargento Novais, aquele que saiu de Cachimbo às vésperas da confusão e voltou depois, quando tudo já se acalmara.

No começo, cheguei a acreditar tratar-se de uma piada, mas, até aquele dia do retorno, todos em Cachimbo achavam que o referido militar estaria a bordo do 2068. E isto tem uma explicação: até poucos minutos antes da sua última decolagem, estava praticamente acertado entre os comandantes das duas aeronaves, do 2068 e do 2086, que a equipe formada pelo Suboficial Ferry, em Manaus, deveria se juntar à do 2068, a fim de liberar a aeronave 2086, que estava à disposição da comitiva do Exército. Para nossa felicidade, o Tenente Velly, ao tomar conhecimento do assunto, simplesmente disse: "negativo!". Até já tínhamos em mãos algumas correspondências e uma calça pertencente ao Sargento Maranhão, de Cachimbo. Com a mudança de planos, solicitamos ao Sargento Barbosa a gentileza de fazer chegar às mãos dos destinatários aquela encomenda.

Na manhã do dia 16 de junho, em Jacareacanga, após uma noite de angústia devido à perda de um grupo de colegas que, poucas horas antes, decolara daquele destacamento logo após o animado jantar, começaram os preparativos para a decolagem do C-47 2086. Considerando que a equipe de Brasília já se encontrava em Cachimbo, a referida aeronave estaria, a partir daquele momento, engajada na missão de busca, cuja primeira etapa deveria compreender a rota Jacareacanga / Manaus. E aí vamos nós, logo após o desjejum, até Manaus, voando sob extensa camada de nuvens baixas, e muito atentos para qualquer possibilidade de encontrar o 2068. Se na véspera, em sentido contrário, a viagem já fora preocupante, imagine nesta. A partir desse dia, sob a coordenação do SALVAERO Manaus, as buscas à aeronave extraviada prosseguiram.

Após o sepultamento das vítimas, realizado em Belém (PA), Curuçá (PA), Soure (PA), Curitiba (PR) e Rio de Janeiro (RJ), a vida dos integrantes de Cachimbo, aos poucos, voltava ao normal. Não exatamente como antes, é claro. Somente os mosquitos continuavam os mesmos. Em tempo algum, exceto em sua inauguração, Cachimbo foi tão "visitado". Por conta de um possível retorno dos índios, uma guarnição de soldados da Sexta Zona Aérea, com um rodízio periódico de seus integrantes, passou a fazer parte do dia-a-dia do lugar. Até já havia condições de se "bater uma bolinha", principalmente vôlei, num campo improvisado nas proximidades do refeitório: o time da casa "versus" os visitantes. Posteriormente, a Primeira Zona Aérea assumiu de vez a segurança do lugar com a sua própria guarnição de soldados.

A aeronave semanal do Correio Aéreo Nacional, fazendo a linha "XT", que anteriormente passava praticamente vazia, somente com a tripulação e alguns "gatos-pingados" retornando das férias, passou a transportar também alguns curiosos, que chegavam com "cara de quem não quer nada", mas que faziam muitas perguntas, tiravam fotografias, elogiavam bastante a coragem de todos os moradores e seguiam em frente, no mesmo vôo. Alguns até prometiam enviar depois algumas coisas, como jornais, revistas e remédios, por exemplo. Nem todos cumpriam suas promessas, mas, entre outras coisas, chegamos a receber uma caixa de papelão de, aproximadamente, um metro cúbico, cheia de medicamentos de uso não controlado, para suprir a farmácia local. Tinha de tudo: de esparadrapo a aspirina.

Poucos meses depois, passamos a receber a visita de integrantes do então Serviço de Proteção ao Índio (SPI), precursor da atual FUNAI. Pessoas como Cláudio Villas Boas e Francisco Meirelles, famosos indigenistas da época, passaram a fazer parte da rotina de Cachimbo. Esses

senhores, acompanhados de seus respectivos assessores, organizaram expedições especializadas em fazer contatos com índios "selvagens", isto é, aquelas tribos que jamais tivera qualquer contato com os "não índios".

Segundo opiniões desses indigenistas, os índios que "visitaram" Cachimbo na manhã do dia 15 de junho de 1967, provavelmente, pertenceriam a grupos classificados como "não civilizados", porém não necessariamente hostis. Entretanto, para uma aproximação eficaz, far-se-ia necessário considerá-los, em princípio, como tal. E assim foi feito: as primeiras aproximações se deram com algumas "iscas" montadas nas proximidades das aldeias, isto é, uma pequena palhoça com presentes, principalmente utensílios domésticos, para mostrar as boas intenções dos "caras-pálidas". Em cada tentativa, esses presentes eram deixados cada vez mais próximos, para evidenciar uma aproximação amistosa. E os índios os aceitavam, pois, sempre que podiam, "limpavam" completamente a "loja". Vários meses se passaram, até que, finalmente, em meados de 1968, o objetivo foi atingido.



Cláudio Villas Boas (de óculos), seus assessores e os Sargentos Wayne e Abjedid.

Para o sucesso dessa missão, os indigenistas se valeram também da ajuda de outros índios, já civilizados. Como o Destacamento de Cachimbo passou a ser considerado uma base de apoio para as expedições do SPI, esses novos parceiros, pertencentes às tribos Caiapós, passaram também a fazer parte da rotina do lugar. No começo, como não estávamos familiarizados com esses personagens, e talvez porque também traziam fortes recordações do dia 15 de junho, suas presenças geravam algum desconforto. Aos poucos, porém, a "nuvem" de desconfiança foi se dissipando, chegando a ponto de se fazer algumas amizades. Até aprendemos algumas palavras do seu idioma, como, por exemplo, "bacucrem" (comida) e "mucambara" (preguiça).

Depois de completado o processo de integração, os referidos silvícolas foram classificados pelo SPI como pertencentes a um grupo denominado "Craincore" (ou coisa parecida). Tempos depois, os principais jornais de Belém e Manaus chegaram a produzir uma matéria sobre o assunto, inclusive com fotos das aldeias. Finalmente, tudo voltou ao normal em Cachimbo, com a saída de todos os "forasteiros", somente no decorrer de 1968.

Ao longo dos anos de 1967 e 1968, os nomes de alguns companheiros residentes em Cachimbo ainda "pairam" em nossa memória: a) militares: Abud, Rafael, Waldir, Arinos, Leão Izar, Jaconias, Urbinatti, Wayne, Abjedid, Coré, Mário Jorge, Maranhão, Barros, Anderson, Pimentel e Penaforte; b) civis: Zezinho (cozinheiro), Salomão (vaqueiro), Sabá (tratorista) e Benito (técnico). Minhas desculpas antecipadas por algum provável esquecimento.

Incidentes dessa natureza, pelo menos em Cachimbo, jamais voltaram a ocorrer. Mas sempre fica a expectativa, principalmente para os recém-chegados. Atualmente, o local continua sendo um ponto de referência para a navegação aérea na região, porém abrigando uma outra instituição, o Campo de Provas Brigadeiro Velloso, do Comando da Aeronáutica, o qual pode ser acessado pelo "site" <http://www.cpbv.aer.mil.br> .

XI - CONCLUSÃO

Conforme ficou definido na introdução, o principal objetivo deste trabalho é deixar um registro histórico para as atuais e futuras gerações sobre o que aconteceu, como aconteceu e as decisões que culminaram com as funestas conseqüências da missão do C-47 2068. Este episódio representou um dos mais significativos acidentes aéreos já ocorridos no Brasil e uma das buscas mais demoradas que o SALVAERO já participara, ao engajar 33 aeronaves, 347 pessoas, e consumir mais de 1.054 horas de vôo durante os 20 dias de atuação, entre o início das buscas e o resgate das vítimas.

Neste final, a nossa intenção é evidenciar as decisões tomadas de maneira precipitada para que possam servir de exemplo, e mostrar o quão é difícil planejar e decidir sob fortes emoções e ainda sem possuir todos os elementos necessários.

Temos consciência que, depois de decorridos 36 anos, fica mais fácil identificar os erros e acertos daquela heróica missão, mas que, para os companheiros "FABianos", na época, não foi nada fácil montar uma equipe em tempo recorde e planejar todos os passos da missão. Entretanto, a história sempre mostra que nunca é tarde demais para se aprender com os erros do passado.

O ser humano possui virtudes e defeitos e sabemos que não devemos buscar sua perfeição, pois fatalmente nos decepcionaremos. Isto, talvez, passe pela mente de quem leu todos os capítulos do livro.

Principalmente na aviação, os acidentes resultam, quase sempre, de uma sucessão de erros cometidos, como os elos de uma corrente. Bastaria que pelo menos um desses elos, em algum momento do processo, fosse retirado para se evitar o desastre.

Vejamos, por exemplo, como alguns elos poderiam ser removidos, porém com a visão de hoje, tão longe dos acontecimentos:

1. Os integrantes de Cachimbo, à época, desconheciam os costumes dos índios, como a sua permanente peregrinação em busca de melhores locais de caça. Isto certamente contribuiu para que se assustassem com sua presença. Em conseqüência, acionaram a missão de socorro.

2. Se o oficial-general que estava no comando do C-47 2078, ao pousar em Cachimbo, tivesse melhores informações sobre a região, poderia ter conduzido de outra maneira o processo de comunicação do referido incidente ao Comando da Primeira Zona Aérea.

3. A notícia, quando chegou em Belém, encontrou o Comando da Primeira Zona Aérea sem o seu titular e também sem o seu chefe-de-estado-maior. Quem respondia por aquela função era um oficial que, devido ao pouco tempo na área, desconhecia algumas características da Amazônia. Em conseqüência, decidiu com base em informações de sua assessoria, a qual possuía algumas suspeitas sobre a ocorrência de guerrilhas na região e ainda ter associado o incidente com algum disfarce de guerrilheiros, o que resultou no acionamento da missão de Segurança Nacional Militar, e determinando sua decolagem em condições adversas.

4. Em Jacareacanga, o FAB 2068 pousou com o seu principal equipamento de navegação funcionando mal, porém ao tentar trocá-lo com o da aeronave 2086, que ali se encontrava, o seu mecânico não logrou o êxito esperado. A nosso ver, houve falha no diálogo entre os dois representantes daquelas aeronaves, já que o C-47 2068 tinha que decolar, e que o fizesse nas melhores condições. O piloto da aeronave FAB 2086 poderia ter cedido o seu equipamento, ou ter decolado junto para Cachimbo para dar apoio na rota. A emoção do momento e a ordem de SNM contribuíram para a falta de entendimento.

5. Caso houvesse guerrilheiros disfarçados em Cachimbo, certamente a aeronave teria problemas no momento do pouso, o que seria infrutífero o seu deslocamento durante a noite.

6. Porém a decolagem foi feita, o radiocompasso falhou e a aeronave não encontrou Cachimbo. No retorno, tentou achar Jacareacanga, mas não obteve êxito, mesmo com o apoio do C-47 2086 voando sobre Jacareacanga com os faróis acesos. Em função disso, não deveria tentar encontrar Manaus, já que estava distante demais de Jacareacanga e nem sabia onde realmente se encontrava. Voando somente com a bússola, como orientação, poderia ter seguido no rumo leste, por conta de sua autonomia de quase 4 horas de vôo. Dessa maneira poderia, no final do combustível, estar com visibilidade suficiente para realizar um pouso mais seguro, pois àquela hora, no litoral do Nordeste, o horário solar já seria equivalente a 05:55 horas.

7. Percebe-se que pelos rumos que o FAB 2068 tomou ficou a impressão que os pilotos não consideraram a deriva provocada pelos ventos alísios, que sopra de "sudeste" nos níveis inferiores da Amazônia, resultando no deslocamento gradual do avião para oeste. Tanto é que a queda se deu nas proximidades de Tefé, região noroeste do Amazonas. Portanto, seria mais fácil se aproximar de Cachimbo ou Jacareacanga se esse desvio tivesse sido levado em conta. Os dois pilotos eram nossos conhecidos e voavam muito na região. Talvez tenha havido excesso de confiança, o que é muito prejudicial, principalmente na aviação. Quando uma pessoa acha que não precisa aprender mais nada, a partir daquele momento começa a se prejudicar. Todo momento é apropriado para se aprender alguma coisa. Deveríamos sempre fazer tudo como se o fizéssemos pela primeira vez, com o máximo de cautela.

8. Na situação de perdidos, após Jacareacanga, e com destino a Manaus, os pilotos poderiam ter alijado o material pesado, aliviando a aeronave, reduzindo a velocidade, tentando economizar combustível, enfim, "esticando" o tempo de vôo.

Esses aspectos não estão aqui para incriminar, mas para mostrar que as decisões tomadas sob forte impacto emocional, em qualquer nível, geralmente trazem conseqüências negativas. Na

prática, sabemos que de vez em quando a "sexta seção" funciona, ou seja, em certas ocasiões, é necessário obter mais informações para tomar uma decisão.

O papel desempenhado pelo SALVAERO seguiu padrões internacionais, preconizados pela Organização de Aviação Internacional, da qual o Brasil é signatário. Todos os participantes da missão, incluindo a coordenação do SALVAERO, as tripulações de busca e salvamento, o pessoal do PARASAR, os pára-quedistas do Exército, o pessoal das equipes de saúde, o pessoal da manutenção, as pessoas ligadas indiretamente à distância, não mediram esforços em seu trabalho, dedicando-se sob todos os aspectos na esperança de encontrar o máximo de companheiros ainda com vida.

A floresta amazônica é muito complexa, com árvores elevadas, algumas com 60 metros ou mais de altura, copas largas, sem nenhuma visibilidade da superfície. Pelos relatos dos sobreviventes, três dias antes de serem localizados, ouvia-se perfeitamente bem o "ronco" de aviões passando nas proximidades, porém sem serem vistos. Quem primeiro avistou os destroços da aeronave perdida, num breve relance, foi um sargento enfermeiro, tripulante do FAB 6528, porém na passagem seguinte, o ponto de queda não mais foi avistado, tendo observado depois, nas proximidades, apenas o material alijado. Coube ao FAB 6539, no dia seguinte, a localização do referido ponto e sua posterior confirmação.

O Dia 26 de junho de 1967, data em que foram avistados os destroços do C-47 2068, ficou registrado no âmbito da Força Aérea Brasileira como um dia especial. Por ato ministerial, passou a compor o calendário das efemérides da aviação brasileira, quando se comemora o DIA DA BUSCA E SALVAMENTO.

Neste ponto torna-se necessário destacar um dos sobreviventes da queda do C-47 2068, o Cabo Barros, que veio a falecer poucas horas antes do resgate, possivelmente por ter contraído tétano. Foi graças ao seu esforço e dedicação que os demais companheiros conseguiram sobreviver, principalmente transportando água para os mais necessitados. Foi o grande herói, mas que não teve a oportunidade de se juntar aos outros sobreviventes.

Quem passar pelo Cassino da Base Aérea de Belém encontrará uma placa, encomendada pelo então Coronel Frazão, na época Comandante da Base Aérea, em que de um lado constam os nomes de todos os heróis falecidos no acidente e do outro lado uma inscrição com os dizeres:

ELES TOMBARAM HEROICAMENTE NA MADRUGADA DE 16 DE JUNHO DE 1967 CUMPRINDO O DEVER E INSCREVENDO PARA A HISTÓRIA DA FAB MAIS UMA PÁGINA BRILHANTE DE SOLIDARIEDADE HUMANA DE DISCIPLINA E DE CORAGEM.

Pretende-se que este relato não se encerre com esta Conclusão. Devido à participação de um elevado número de pessoas ao longo dos acontecimentos, os autores desejam aguardar alguma manifestação através dos seguintes "e-mails": dimas.patriota@uol.com.br e dimitrie@ufpa.br, principalmente de alguns dos sobreviventes, e lançar um capítulo complementar com o título "Participação Especial".

Finalizando, agradecemos ao Coronel Aviador (da reserva) Manoel J. C. de Albuquerque Filho pelo incentivo e apoio à pesquisa e editoração desta obra, ao Coronel Aviador (da reserva) Milton M. Mallet Aleixo pela paciência e cortesia em revisar este trabalho, ao Tenente Bernardino e ao Suboficial Calcagno, do "DT CEA BE", pela gentileza em nos proporcionar farto material

bibliográfico sobre o SALVAERO. Agradecemos, também, a todos aqueles que, direta ou indiretamente, participam da história da aviação brasileira.

Tenente-Coronel Especialista em Meteorologia (da reserva) José Dimas Novais Patriota.
Major Especialista em Meteorologia (da reserva) Dimitrie Nechet.

XII - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BABE, A História do FAB 2068 - Força Aérea Brasileira 2068: Presente, Revista da Base Aérea de Belém - Retrospectiva 1996.

JORNAL A PROVÍNCIA DO PARÁ - C-47 Partiu-se em dois contra as árvores, Belém-Pará, Ano XCI, Nº 22.392, de 02 de julho de 1967.

JORNAL A PROVÍNCIA DO PARÁ - Sobreviventes contam drama dos 13 dias na selva- Operação resgate foi capítulo de fibra e heroísmo, Belém-Pará, Ano XCI, Nº 22.392, de 02 de julho de 1967.

JORNAL A PROVÍNCIA DO PARÁ - FAB conclui em 24 horas identificação dos mortos, Belém-Pará, Ano XCI, Nº 22.392, de 02 de julho de 1967.

JORNAL O LIBERAL, Sepultadas as Vítimas do Desastre de Tefé - Três mil pessoas choravam na missa de corpo presente, Belém-Pará, Ano XX, Nº 5.723, 3 de julho de 1967.

JORNAL A PROVÍNCIA DO PARÁ - Adeus aos mortos do C-47 emociona a cidade, Belém-Pará, Ano XCI, Nº 22.394, de 04 de julho de 1967.

JORNAL A PROVÍNCIA DO PARÁ - Busca e Salvamento (SAR), In: 40 anos de Proteção ao Vôo, Belém-Pará, 30 de abril de 1982.

CAVALLERO, Léa, Profissão Perigo, In: Aerovisão número 202, Jul-Ago-Set 2001, Brasília-DF, Centro de Comunicação Social da Aeronáutica, FAB.

REBELLO, Barroso - Da Ampliação do Céu ao Abismo da Floresta – À Gloriosa FAB, In: A Província do Pará, Belém-Pará, jornal, Ano XCI, Nº 22.395, 05 de julho de 1967.

CPBV, Campo de Provas Brigadeiro Velloso, Brasília-DF. <http://www.cpbv.aer.mil.br> .

DE SOUZA, Gilberto Barbosa, Diário de um Sobrevivente, 15 dias de desespero na Selva Amazônica. Site: <http://www.torredecontrole.com.br/drama.htm> .

BIASSUS, Antonio Ricieri e BRAGA GRILLO, Miguel Ângelo, Força Aérea 2068 – Trinta Anos – Missão Cumprida, Brasília-DF, História da Força Aérea Brasileira.

Site: <http://www.rudnei.cunha.nom.br/FAB/port/fab2068.html> .

LIMA, Pedro Frazão M., Comentários e Relatos do FAB 2068 – Um Documento Histórico, In: Memórias de um Médico de Esquadrão, Paulo Fernandes, Editora AVOL.

Site: <http://www.aviadoresonlinebrasil.cjb.net> .

FERNANDES, Paulo. Mémórias de um Médico de Esquadrão, Editora AVOL,

Site: <http://aviadoresonlinebrasil.cjb.net>

PORTO, Carlos Geraldo dos Santos e MIGLORÂNCIA, Walter - Nossos Heróis do 2068, Brasília - DF.

Site: <http://www.reservaer.com.br/galeriahonra/nossosherois2068.html> .

SR-1, Relatório de Operação SAR, Belém-Pará, Relatório Número 77/67/SAR, de 18 Jul 1967, Operação MBU/MAS FAB 2068, FAB.

NOTAER, Dia da Aviação de Busca e Salvamento, Brasília-DF, Ano XXVI, Número 11, de 02 Jul 2003, FAB.

ZONAER 1 - Acidente Aeronáutico Ocorrido com o C-47 da FAB 2068, Belém-Pará, Boletim do Quartel General da Primeira Zona Aérea, número 124, de 11 Jul 1967, FAB.